DAS

FRACHTBRIEFDUPLIKAT

NACH

EISENBAHNFRACHTRECHT

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER

JURISTENFAKULTÄT

DER

UNIVERSITÄT ZU ROSTOCK

VORGELEGT VON

MARTIN KLAEGER

KAMMERGERICHTS-REFERENDAR.

ACAD. LIBRARY

BERLIN 1907

BUCHDRUCKEREI OSCAR HUBE.

Referent:
Herr Professor Dr. jur. Lehmann.

HERRN MAX HOFFELT

UND

FRAU MARTHA HOFFELT

GEB. KLAEGER,

DEN HOCHHERZIGEN STELLVERTRETERN

SEINER IN GOTT RUHENDEN, UNVERGESSLICHEN ELTERN

IN

AUFRICHTIGSTER

DANKBARKEIT, VEREHRUNG UND LIEBE

GEWIDMET

VOM VERFASSER.

Inhalt.

Seite

§ 1: Einleitung 1

Kapitel I:

Geschichtlicher Ueberblick.

§ 2: Die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnfrachtrechts bis zum Eingreifen internationaler Bestrebungen 1

§ 3: Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und seine Wirkungen im nationalen Frachtrecht . . 6

§ 4: Die geschichtliche Entwicklung des Frachtbriefduplikats . . 11

Kapitel II:

§ 5: Formvorschriften bei Ausstellung des Frachtbriefduplikats . 15

Kapitel III:

Das Duplikat nach der negativen Begriffsbestimmung der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

§ 6: Frachtbriefduplikat und Originalfrachtbrief 18

§ 7: Frachtbriefduplikat und Konnossement oder Ladeschein . . 20

Kapitel IV:

Die Bedeutung des Frachtbriefduplikats im Eisenbahnfrachtvertrage.

§ 8: Der Frachtvertrag im allgemeinen und die Stellung des Absenders in demselben 22

§ 9: Beschränkungen der Verfügungsbefugnisse des Absenders durch Formvorschriften und die Folgen der Nichtbeachtung derselben 29

§ 10: Die Stellung des Empfängers im Frachtvertrage 34

§ 11: Das Frachtbriefduplikat bei Transporthindernissen 38

§ 12: Das Frachtbriefduplikat bei der Aktivlegitimation des Absenders 41

§ 13: Das Frachtbriefduplikat als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen und Gebühren 43

Seite

§ 14: Besitz- und Eigentumsübergang am Frachtgute unter besonderer Berücksichtigung der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats 46

Kapitel V:

Der Ersatz des Duplikats.

§ 15: Die Stellung der Literatur zu der Frage der Ersatzmöglichkeit des Duplikats 58

§ 16: Die Ersatzmöglichkeiten 61

§ 17: Schluss 68

Abkürzungen.

B-G-B.: Bürgerliches Gesetzbuch.
B-R.: Betriebsreglement.
C-P-O.: Civilprozessordnung.
E-V-O.: Eisenbahnverkehrsordnung.
H-G-B.: Handelsgesetzbuch.
I-Ue-E.: Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.
K-O.: Konkursordnung.
St-G-B.: Strafgesetzbuch.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553618_0036

§ 1.

„Das Jahrhundert des Verkehrs", so hat man wohl nicht zu Unrecht das verflossene Jahrhundert genannt; hat doch in ihm der Verkehr dank den grossartigen Erfindungen, die einen raschen Massentransport von Personen und Gütern bis in die entferntesten Gegenden des Erdreiches ermöglichten und dem Kaufmann für seine Waren ein fast unbegrenztes Absatzgebiet schufen, einen ungeahnten Aufschwung genommen. Der Ausnutzung der Dampfkraft durch die Eisenbahn ist es zu danken, dass binnen verhältnismässig kurzer Zeit eine ungeheuere Umwälzung der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse, eine völlige Umgestaltung des ganzen Kulturlebens Europas nicht nur, sondern der ganzen Welt eingetreten ist. Die Rechtsverhältnisse zwischen den Bahnen und denen, die sich ihrer bedienten, mussten im Anschluss an die gefährliche und ganz eigenartige Natur des neuen Verkehrsmittels die Schaffung gänzlich neuer Normen, anderer als der des gewöhnlichen Frachtrechts, zur Folge haben. Das Recht des Fuhrmannes, der mit seinem grossen Planwagen langsam von Ort zu Ort zog, konnte hier naturgemäss nicht mehr ausreichen.

Kapitel I.

§ 2.

Das gemeine in Deutschland zur Geltung gekommene römische Recht kannte keinen besonderen Transportvertrag, sondern subsumierte ihn unter den Begriff des Werkvertrages, der locatio conductio operis. Auch die moderneren Gesetzgebungen blieben zunächst bei den Grundsätzen des Werkvertrages, wenn sie auch wie der Code Napoleon und die an denselben sich anschliessenden Gesetzgebungen, namentlich

das preuss. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 (§ 25), eine strengere Haftung einführten, indem sie die Grundsätze des römischen Aufnahmevertrages (receptum) auf den Landtransport in Anwendung brachten. Alle Gesetzgebungen jedoch, die sich mit dem Frachtvertrage beschäftigten, litten unter dem ganz erheblichen Mangel, dass sie allen Frachtführern, mithin auch der Eisenbahn, gestatteten, vertragsmässig jedwede Abänderung der landesgesetzlichen Normen unbeschränkt vorzunehmen. Von dieser Erlaubnis machte die Eisenbahn, vornehmlich hinsichtlich der Beschränkung ihrer Haftpflicht, in ausgedehntem Masse Gebrauch. Da die Bahn bei der grossen Menge der täglich abzuschliessenden Frachtverträge nicht mit jedem ihrer Kontrahenten einen besonderen Frachtvertrag abschliessen konnte, so publizierte jede Bahn für sich ein sogenanntes Eisenbahnbetriebsreglement, in welchem sie autonom die Bedingungen aufstellte, unter denen sie sich zu der Uebernahme der Beförderung von Gütern und Personen bereit erklärte. Die Betriebsreglements sollten also als lex contractus für jeden gelten, der mit der betreffenden Bahn einen Frachtvertrag abschliessen wollte. Die grossen Abweichungen der Eisenbahnbetriebsreglements von einander führten eine Zersplitterung der eisenbahnrechtlichen Normen und eine grosse Unsicherheit im Verkehrsleben herbei, die sich bald sehr unangenehm bemerkbar machte. Um dem abzuhelfen, vereinigten sich zunächst solche Bahnen, deren Bahnnetz sich aneinander anschloss, und erliessen sogenannte Verbandsreglements, die immerhin schon eine gewisse Einheitlichkeit herbeiführten, da sie für grössere Strecken Geltung hatten. Doch blieb die Zersplitterung immer noch eine sehr erhebliche, bis schliesslich der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, der 1847 aus dem am 10. November 1846 gegründeten Verband preussischer Eisenbahndirektionen hervorgegangen war, und dem sich im Laufe der Zeit nicht nur fast sämtliche deutsche und österreichisch-ungarische, sondern demnächst auch luxemburgische, niederländische, belgische, russische und rumänische Verwaltungen angeschlossen hatten, mit seinem für den Personen- und Gepäckverkehr geltenden

Eisenbahnbetriebsreglement, das vom 1. Mai 1848 ab in Anwendung trat, zum ersten Male eine einigermassen einheitliche Regelung schuf. Die auf den in jedem Jahre zusammentretenden Generalversammlungen des Vereins stattfindenden Revisionen und Neuredaktionen des Reglements passten dasselbe stets wieder den neu hervortretenden Bedürfnissen an. Der Vorteil dieser einheitlichen Regelung des Frachtverkehrs auf sämtlichen deutschen und zahlreichen ausserdeutschen Eisenbahnen war nicht zu verkennen. Doch führte die autonome Stellung der Eisenbahn, insonderheit hinsichtlich der Befugnis die Haftpflicht einzuschränken, zu mancherlei Unzuträglichkeiten und Beschwerden aus juristischen und kaufmännischen Kreisen. Man sah ein, dass man die Autonomie der Eisenbahn in Rücksicht auf ihre Unentbehrlichkeit erheblich beschränken und das Publikum gegen die Willkür der Bahn schützen müsse. Sehr bald gelangte man zu der Erkenntnis, dass es hier nur einen Weg gäbe, nämlich den, das Eisenbahnfrachtgeschäft in die nationale Gesetzgebung aufzunehmen und seine Regelung nicht mehr so ohne weiteres den Bahnen zu überlassen.

Der den Nürnberger Beratungen zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch zu Grunde liegende preussische Entwurf tat dies zwar, schaffte aber trotzdem keineswegs Abhilfe; denn er erklärte in seinem Art. 326 nur die Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäft auch auf die Eisenbahn für anwendbar, schränkte aber die Vertragsfreiheit in keiner Weise ein. (Motive S. 177 und 178.) Im Gegensatz dazu begnügte sich der Entwurf des deutschen Handelsgesetzbuches, wie er aus der zweiten Lesung hervorging, nicht damit, die freie Selbstbestimmung der Bahnen einzuschränken, er schloss sie vielmehr in seinem Art. 376 — wenn auch nicht mit ausdrücklichen Worten — so gut wie aus. Dies ging natürlich zu weit. Man hatte dabei ausser acht gelassen, dass die eigentümliche Natur des Eisenbahnfrachtverkehrs immerhin eine Ausnahmestellung erforderte. Auf die in einer Denkschrift der deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859 enthaltenen diesbezüglichen Ausführungen ging man denn auch in der dritten Lesung ein, indem man

die allgemeinen Bestimmungen über das Frachtgeschäft durch Aufnahme in einen besonderen Abschnitt über das Eisenbahnfrachtgeschäft modifizierte.

Die Einführung des Handelsgesetzbuches machte selbstverständlich eine Umgestaltung der einzelnen Betriebs- und Verbandsreglements notwendig. Auch der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sah sich genötigt, durch Einführung eines neuen „Reglements für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen", sowie eines „Vereinsreglements für den Personen-, Reisegepäck-, Leichen-, Fahrzeug- und Tiertransport" — beide publiziert am 1. März 1865 — der neuen Entwicklung der Dinge Rechnung zu tragen.

Die Einschränkung der Autonomie der Eisenbahnen durch das Handelsgesetzbuch und die gewisse Einheitlichkeit der Bestimmungen für den Eisenbahnfrachtverkehr, die der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen geschaffen hatte, erschien im Laufe der Zeit als nicht genügend. Die eminente Bedeutung des Eisenbahnwesens für das ganze Leben des Volkes liess es angebracht erscheinen, das Eisenbahnwesen ganz der Aufsicht der Staatshoheit zu unterstellen. So wurde denn in der Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 und der ihr nachgebildeten Reichsverfassung vom 16. April 1871 Art. 4 im Eingang und Ziffer 8 das Eisenbahnwesen der Aufsicht und der Gesetzgebung des Bundes bezw. Reiches im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs unterstellt. In weiterer Ausführung dieses grundlegenden Satzes sagt der Artikel 45:

> „Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken, dass baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden".

Auf Grund dieser Verfassungsbestimmungen ist dann in Ausführung des Art. 45 der Verfassung das „Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde" vom 10. Juni 1870 im Rahmen des zum Bundes- bezw. Reichsgesetzes erklärten deutschen Handelsgesetzbuches vom Bundesrat beschlossen und durch den Bundeskanzler im

Gesetzblatt von 1870 S. 419 ff. veröffentlicht worden. Damit war ein grosser Schritt vorwärts getan, denn nun trat an die Stelle der autonomen Reglements ein einheitliches Betriebsreglement von Bundes- bezw. Reichswegen und damit war einem dringenden Bedürfnis des Verkehrs abgeholfen. Am 1. Januar 1872 galt dieses Betriebsreglement vom 10. Juni 1870 bereits in allen deutschen Ländern, denn es wurde nur mit wenigen Abänderungen durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 22. Dezember 1871 (Reichsgesetzblatt S. 473 ff.) vom Bundesrat auch auf die Eisenbahnen von Württemberg, Baden, Südhessen und Elsass-Lothringen ausgedehnt und für dieselben gleichlautend eingeführt. Dieses Betriebsreglement hatte das am 1. August 1872 in Kraft getretene Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder bezw. der Länder der ungarischen Krone zur Folge. Zu einer fast wortgetreuen Uebereinstimmung der Betriebsreglements der beiden Länder führten die unter Inanspruchnahme des durch Reichsgesetz vom 27. Juni 1873 als Zentralaufsichtsorgan des Reiches gegründeten Reichseisenbahnamts und des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen geschaffenen und für Deutschland als „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874“, für Oesterreich und Ungarn als „Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder (bezw. der Länder der ungarischen Krone) vom 10. Juni 1874“ — beide mit Giltigkeit vom 1. Juli 1874 — publizierten Betriebsreglements herbei. Dieses Reglement vom 11. Mai 1874 hat auch Bayern für seine Eisenbahnen eingeführt, wie es dies bereits mit dem Betriebsreglement vom 10. Juni 1870 getan hatte. In den Jahren 1876—1892 haben diese beiden Reglements selbstverständlich Abänderungen in einzelnen Vorschriften erfahren, die aber zumeist, soweit die inneren Verhältnisse es gestatteten, gleichen Schritt hielten. Das Inkrafttreten der beiden oben besprochenen Betriebsreglements hatte zur notwendigen Folge eine Aenderung des bestehenden Vereinsreglements, das nunmehr neu als „Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnver-

waltungen giltig vom 1. Juni 1876“ ins Leben trat, und dem sich ein entsprechend abgeändertes „Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins“ anschloss.*)

§ 3.

Eine nationale Einheit im Eisenbahnfrachtverkehr hatte für den Kaufmann speziell ganz besondere Vorteile. Bei einem alle Entfernungen fast illusorisch machenden Verkehrsmittel wie der Eisenbahn und einem sich immer mehr ausdehnenden Handel entwickelte sich jedoch bald das Bedürfnis, die nationale Einheit auch zu einer internationalen zu machen.

Diesem Bestreben war der Stand der Frachtgesetzgebung insofern aussorordentlich günstig, als dieselbe eigentlich nur zwei Zentren hatte, um welche sich die Gesetzgebungen der einzelnen Länder gruppierten: Frankreich mit dem Code de commerce und dem code civil und Deutschland und Oesterreich-Ungarn mit der geschilderten Entwickelung. So war in Italien unter der napoleonischen Herrschaft neben dem Code civil der Code de commerce rezipiert worden, und auf seinen Grundsätzen baute sich der für ganz Italien eingeführte codice di commercio vom 25. Juni 1865 hinsichtlich des Frachtrechts grösstenteils auf. Die Bestimmungen über den Transportvertrag des vom 1. Januar 1883 an geltenden neuen italienischen Handelsgesetzbuches gehen zwar im allgemeinen auch von den Grundsätzen des Code de commerce aus, schliessen sich aber in vielen Einzelheiten an die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches an. Auch in Belgien stand das Eisenbahnfrachtrecht unter der Herrschaft des Code de commerce und des Code civil, während die Reglements der Privat-

*) cfr. zu § 2: Koch in Goldschmidts Hdb. VIII. S. 404 ff.; Eger, Frachtrecht I. S. 13 ff.; Hillich, D. Frachtgeschäft d. Eisenb. S. 4 ff.; Eger, Preuss. Eisenbahn.-R. II. S. 23 ff., 213 ff., 258 ff.; Koch, Deutschlands Eisenb. II. S. 5 ff.; Thöl, Handelsrecht III. S. 89 ff.; Gerstner im Archiv XI. S. 165 ff.; Eger, E.V.O. 1895, S. 1 ff.; Förster, Beiriebsregl. f. d. Eisenb. Dtschl.; Endemann, Recht d. Eisenb. S. 510 ff.; Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, S. 30 f.

sowie der Staatsbahnen eine Reihe ähnlicher Bestimmungen enthalten, wie sie das deutsche Betriebsreglement aufweist. In den Niederlanden, wo seit 1811 ebenfalls der Code de commerce Geltung hatte, war seit dem 1. Oktober 1838 das wesentlich auf der Grundlage des genannten französischen Gesetzbuches beruhende Wetboek van Koophandel vom 10. April 1838 in Kraft, dessen Titel 5 Abt. 3 durch Art. 2 Eisenbahngesetzes vom 9. April 1875 auch auf das Frachtgeschäft der Eisenbahn für anwendbar erklärt war. Demgegenüber stand das „Allgemeine Betriebsreglement für die niederländischen Eisenbahnen“ vom 9. Januar 1876 grossenteils im engen Anschluss an das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Auch in Luxemburg, wo formell der Code civil und der Code de commerce Geltung hatten, hatten sich die deutschrechtlichen Bestimmungen mittels des Betriebsreglements Eingang verschafft. Ebenso hatten in Russland durch die den deutschen Betriebsreglements vielfach nachgebildeten Tarifbestimmungen der Eisenbahn die Grundsätze des deutschen H-G-B. im weiten Umfange Geltung gewonnen. Das den Eisenbahntransport regelnde Schweizer Bundesgesetz vom 20. März 1875 sowie das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen vom 9. Juni 1876 beruhten in ihren Grundsätzen zum Teil auf deutschem, zum Teil auf französischem Recht. (vgl. zu dem Ueberblick über die ausserdeutsche Gesetzgebung Gerstner, Eisenbahnfrachtrecht 1893, S. 7—15.)

So waren einem internationalen Frachtrecht gewissermassen die Wege schon geebnet. Das Verdienst, im Jahre 1874 die Anregung dazu gegeben zu haben, gebührt den Schweizer Advokaten G. de Seigneux und Dr. Christ. Von der Schweiz ging denn auch zuerst der Vorschlag aus, im Wege eines völkerrechtlichen Uebereinkommens ein internationales Eisenbahnfrachtrecht für die Staaten Europas zu schaffen, welches für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr in den wesentlichsten Beziehungen einheitliche, für jeden der beteiligten Staaten mit Gesetzeskraft versehene Rechtsnormen zur Geltung bringen sollte. Als Grundlage für die Beratungen diente ein auf dem Schweizer Transport-

gesetz beruhender erster Entwurf vom Jahre 1876, ein auf deutschem Recht beruhender Entwurf von Eger aus dem Jahre 1877 und ein an letzteren sich völlig anschliessender von der deutschen Reichsregierung ausgearbeiteter Entwurf von 1878. Zu Bern wurde in drei Konferenzen (13. Mai bis 4. Juni 1878, 19. September bis 10. Oktober 1881, 5. bis 17. Juli 1886) ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von den Delegierten der Vertragsstaaten Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Russland und der Schweiz durchberaten, in der Berner Konferenz vom 14. Oktober 1890 definitiv angenommen und mit dem 1. Januar 1893 in Kraft gesetzt.*) (R.G.Bl. v. 1892 Nr. 39 S. 793—920 deutsch und französisch nebst einer Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, publiziert; diese Liste ist in der Folgeentwicklung fortlaufend ergänzt und berichtigt und von Zeit zu Zeit in neuer Fassung bekanntgegeben worden.)

Seine weitere Ausgestaltung erfuhr das Uebereinkommen durch die Zusatzerklärung vom 20. September 1893, in Kraft seit dem 21. September 1896, durch welche die Frage des Beitrittes weiterer Staaten ihre Regelung fand. Eine fernere Zusatzvereinbarung vom 10. Juli 1895 schloss sich an diese erste an. Am 16. März 1896 trat dann auf Einladung der französischen Regierung die gemäss I-Ue-E. Art. 59, Abs. 1 spätestens alle drei Jahre fällige ordentliche Revisionskonferenz zusammen, welche in Paris bis einschliesslich 2. April tagte. Das Ergebnis dieser ersten Revisionskonferenz war das Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898. Die Ratifikation desselben erfolgte in Paris am 10. Juni 1901, und am 10. Oktober desselben Jahres trat dieses Zusatzübereinkommen bestimmungsgemäss in allen Vertragsstaaten in Kraft. (R-Ges-Bl. v. 1901 Nr. 37, S. 295—322 deutsch und französisch publiziert).

Die durch das I-Ue-E. erfolgte Regelung der internationalen eisenbahnrechtlichen Normen musste notwendig

*) Mit dem 14. Oktober 1890 trat auch zu Bern das office central des transports internationaux als Zentralamt in Tätigkeit.

eine Neuregelung der nationalen eisenbahnrechtlichen Verhältnisse und Anpassung derselben an die internationalen Bestimmungen zur Folge haben. In Erkenntnis dieser Notwendigkeit schuf der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen für den externen Verkehr auf der Grundlage des I-Ue-E. ein neues Vereinsbetriebsreglement, welches am 1. Januar 1893 in Kraft trat. Bezüglich des internen Verkehrs trat im Anschluss an die Schaffung des I-Ue-E. an die Stelle des Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 mit Giltigkeit vom 1. Januar 1893.

Als das deutsche B-G-B. vom 18. August 1896 die Einführung eines neuen H-G-B. (vom 10. Mai 1897) notwendig machte, wurde auch in ihm eine möglichst weitgehende Uebereinstimmung der nationalen Normen des deutschen Eisenbahnfrachtrechts mit den internationalen Bestimmungen des I-Ue-E. durchgeführt. In richtiger Würdigung der Bedeutung und selbständigen Natur des Eisenbahnfrachtrechts haben die Redaktoren des neuen H-G-B. das Frachtgeschäft der Eisenbahnen nicht mehr als eine Unterabteilung des Abschnitts vom Frachtgeschäft in das Gesetzbuch aufgenommen, sondern sie haben es zu einem besonderen Abschnitt (Abschnitt VII) unter dem Titel „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen“ gemacht. In diesem Abschnitt sind dann im § 454 die Vorschriften des Abschnitts über das Frachtgeschäft im allgemeinen auf das Eisenbahnfrachtgeschäft für anwendbar erklärt worden, soweit nicht in dem Abschnitt über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen oder in der Eisenbahnverkehrsordnung ein Anderes bestimmt ist. Durch das neue H-G-B. ist der Eisenbahnverkehrsordnung sowie auch späteren Veränderungen derselben der Charakter einer Rechtsverordnung beigelegt worden; denn nach den §§ 454 und 471 H-G-B. ist den Bestimmungen derselben innerhalb gewisser Grenzen der Vorrang vor den allgemeinen Vorschriften des H-G-B. eingeräumt. Auch ist gemäss § 471, Abs. 2, Satz 2 jede Vereinbarung, die mit den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung im Widerspruch steht, für nichtig erklärt.

Die Einführung des neuen deutschen H-G-B. hatte wiederum die Einführung einer neuen Verkehrsordnung zur Folge, welche als Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 am 1. Januar 1900 in Kraft trat, (publ. im R-Ges-Bl. v. 1899 Nr. 41, S. 557—659) und in welcher der neueste Stand der nationalen wie internationalen Frachtgesetzgebung volle Berücksichtigung fand. Die Aenderungen der Verkehrsordnung wirkten naturgemäss wieder auf die Entschliessungen der einzelnen Staats- und Privatanstalten.

Wie Deutschland, so haben natürlich auch die übrigen Vertragsstaaten es sich angelegen sein lassen, schon während der Beratungen, oder doch nach Fertigstellung des I-Ue-E. ihre nationalen Normen den Bestimmungen des I-Ue-E. nach Möglichkeit anzupassen. So ist schon das französische Gesetz vom 11. April 1888 betreffend die Aenderungen der Artikel 105 und 108 des Code de commerce stark durch die damals noch schwebenden Verhandlungen über das I-Ue-E. beeinflusst. Das Gleiche gilt sowohl vom neuen italienischen Handelsgesetzbuch, als auch von dem italienischen Tarif vom Jahre 1885. Das belgische Gesetz vom 25. August 1891 hat ebenfalls die bisher geltenden Bestimmungen des Code de commerce denen des I-Ue-E. angepasst. Dasselbe ist zu sagen von den conditions réglementaires, welche als Teile der Tarife mit Giltigkeit vom 1. September 1891 publiziert sind. Wie auf die vorerwähnten Gesetze so hat das I-Ue-E. auch auf das russische Eisenbahnstatut vom 12. Juni 1885 einen ganz bedeutenden Einfluss ausgeübt. Am meisten ist dies naturgemäss der Fall im schweizerischen Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 29. März 1893, auf Grund dessen der schweizerische Bundesrat unter dem 11. Dezember 1893 ein neues „Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen", giltig vom 1. Januar 1894, erlassen hat. (vgl. zu dem Ueberblick über die Gesetzgebung in den ausserdeutschen Ländern: Archiv für öffentl. Recht 1896, S. 174, Gerstner, Eisenbahnbetriebsreglement und Verkehrsordnung). Nicht minder beruht das dänische Gesetz vom 24. April 1896, die

Tarife und Beförderungsbedingungen der Staatsbahn betreffend, auf den Grundlagen des Berner Uebereinkommens.

§ 4.

Für das mit dem Transportunternehmer in Verbindung tretende Publikum stellte sich als erstes Bedürfnis die Notwendigkeit eines Beweispapiers über den abgeschlossenen Frachtvertrag heraus. Ein solches Beweispapier wurde in der Form des Frachtbriefes d. h. eines mit dem Gute reisenden, also nicht in der Hand des Absenders zurückbleibenden offenen Begleitschreibens gefunden. Um aber auch dem Absender einen Ausweis über den abgeschlossenen Frachtvertrag geben zu können, was für diesen von dem grössten Interesse sein musste, schuf man als Gegenstück zu dem in den Händen des Frachtführers bezw. der Bahn verbleibenden Frachtbrief sogenannte Frachtbriefduplikate, Aufnahmescheine, Empfangsscheine, Aufgaberécépissés usw. So bestimmt denn auch das deutsche Eisenbahnbetriebsreglement vom 11. Mai 1874 in seinem § 50 Nr. 5 Abs. 1 im Anschluss an das Bundesreglement von 1870, welches die früher nur fakultative Ausstellung von Frachtbriefduplikaten auf Wunsch des Absenders obligatorisch gemacht hatte, die Formen, unter denen dem Absender auf seinen Wunsch Bescheinigungen der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Bahn zu verabfolgen seien (Aufnahmescheine, Frachtbriefduplikate). Nach § 50 kann der Absender von der Bahn, sofern ihm die Ausstellung eines Aufnahmescheines nicht genügt, unter Rückgabe eines eventuell schon empfangenen zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einreichen, deren eins ihm dann, nachdem die Ueber-

cfr. zu § 3: Gerstner, Der neueste Stand d. I-Ue-E., S. 2 ff.; ders., Eisenbahn-Fr.-R. S. 5 ff.; ders. i. Arch. Bd. XI., S. 172 ff., S. 174 Anm. 31, S. 195 ff.; Eger, I-Ue-E. 1894, S. XV XXXXI, 1903, S. XVII ff.; ders., E-V-O. 1895, S. 13, ders., Preuss. Eis.-B.-R. II, S. 262 ff.; Rosenthal S. 2 ff.; v. d. Leyen in Goldschmidts Ztschrft. Bd. 39, S. 93 ff., Bd. 49, S. 382 ff.; Eger, E.V.O. 1901, S. XXXIII ff.; Staub, Kommentar II, S. 1555. Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, S. 21, 39 ff.

einstimmung beider von der Bahn geprüft ist, von der Eisenbahnexpedition mit der Bezeichnung „Duplikat" gestempelt und unterschrieben zurückgegeben wird. Nach der ausdrücklichen Bestimmung des Absatz 2 des angezogenen Paragraphen, die übrigens bis in die neueste Zeit in Geltung geblieben ist, hat dieses Duplikat nicht die Wirkung und Bedeutung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines. Auch die die Verfügungsmacht des Absenders beschränkende Wirkung des Frachtbriefduplikates findet sich noch in den neuesten Gesetzgebungen. Dazu bestimmt § 59 B.R. vom 11. Mai 1874 Abs. 1, Satz 2 in Uebereinstimmung mit § 14 Abs. 1 des Vereinsgüterreglements vom 1. März 1865 bezw. des deutschen Reglements vom 10. Juni 1870 und des österreichischen Betriebsreglements vom 1. Juli 1872, dass der Absender bei nachträglichen Verfügungen über das rollende Gut auf Erfordern der Bahn das ihm etwa ausgestellte Frachtbriefduplikat oder den Aufnahmeschein zurückzugeben habe. Auch die im Abs. 2 des § 59 B.R. sowie im Art. 27 des Uebereinkommens zum Vereinsgüterreglement gegebenen Vorschriften, welche bei nachträglicher Verfügung seitens des Absenders zu beachten sind, sind erhalten geblieben. Es ist also in der Weiterentwicklung in den Bestimmungen über das Frachtbriefduplikat auch in den Verkehrsordnungen von 1892 und 1899 nicht viel geändert worden. (vgl. auch neues H-G-B.)

Während aber bisher dem Absender das Recht, sich ein Frachtbriefduplikat ausstellen zu lassen, nur in den Bestimmungen der Betriebsreglements und Eisenbahnverkehrsordnungen zugesichert war, hat sich in Erkenntnis der praktischen Bedeutung dieses Papiers auch die Gesetzgebung desselben angenommen, und so sind denn die wesentlichen Bestimmungen über dieses Recht des Absenders und seine Wirkungen in das neue H-G-B. § 455 übergegangen. Dem weitergehenden Wunsche verschiedener Handelskammern aber, dem Frachtbriefduplikate die Wirkung eines Ladescheines beizulegen, ist auch hier nicht entsprochen worden.

Wie in Deutschland, so sind auch in anderen Ländern den Frachtbriefduplikaten in ihrem Wesen entsprechende

Papiere seit langem üblich. Wir finden Frachtbriefduplikate in Oesterreich-Ungarn, der Schweiz (§ 8 des Gesetzes vom 29. März 1893), in Dänemark (§ 30 des Gesetzes vom 24. April 1896), Récépissés in Frankreich, deren Besitz und Uebergabe für die Ausübung der Verfügungsbefugnis des Absenders erfordert wird. Auch in Italien ist an den Besitz des Duplikats für den Absender nach Art. 392 codice di commercio in Verbindung mit Art. 93 und 94 der Beförderungsbedingungen das Verfügungsrecht über das rollende Gut geknüpft. Das Duplikat bezw. der Empfangsschein hat hier aber mehr die Bedeutung eines Ladescheines. Ebenso sind auch in Russland Frachtbriefduplikate seit langem in Uebung, an deren Herausgabe resp. Vorzeigung ebenfalls die Dispositionsbefugnis des Absenders gebunden ist. (Allgemeines Reglement der russischen Eisenbahn vom 12. Juni 1885, Art. 78). In England, Nordamerika und Indien hat man die receipts als Verpflichtungsscheine, welchen Charakter die Frachtbriefduplikate auch in Spanien, Portugal und vielen südamerikanischen Staaten haben.

Während also die Ausstellung des Frachtbriefduplikates im internen deutschen Verkehr, wie auch dem anderer Länder nur auf Wunsch des Absenders obligatorisch ist, hat das I-Ue-E. der Wichtigkeit des Frachtbriefduplikates für die Sicherheit des Handelsverkehrs entsprechend die Ausstellung des Frachtbriefduplikates für den internationalen Verkehr im Art. 8, Abs. 5 obligatorisch gemacht, nachdem man zunächst gemäss dem Entwurf der deutschen Kommission auch hier und zwar in der ersten Konferenz über die Schaffung eines I-Ue-E. die Bestimmung aufgestellt hatte, dass das Duplikat nur auf Verlangen des Absenders auszustellen sei. Auf den Widerspruch der übrigen beteiligten Staaten hin wurde dann die Ausstellung des Duplikates für obligatorisch erklärt; es wurde ihm auch hier eine grosse Bedeutung bei der Dispositionsbefugnis des Absenders beigelegt, und somit über einen Wunsch sogar hinausgegangen, dem schon am 30. September 1878 die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern in einer Eingabe an den Bundesrat folgenden Ausdruck gegeben hatte: „Der Bundesrat

wird gebeten, dahin zu wirken, dass in den Berner Vertragsentwurf eines Eisenbahntransportrechts eine Bestimmung aufgenommen werde, wonach der Absender, falls er ein Frachtbriefduplikat genommen hat, bei der Aufgabestation nur dann den ursprünglichen Frachtvertrag abändernde Dispositionen geben kann, wenn er das Frachtbriefduplikat vorweist und die Abänderungen auf dem letzteren bestätigen lässt". (vgl. Riesser, Z. Revision d. H-G.B. I. S. 100.) Der obligatorischen Natur des Duplikats entsprechend wurde dieses dem Frachtbriefformular als integrierender Bestandteil beigefügt.

Auch auf der Pariser Konferenz wurde wieder von Seiten Deutschlands sowohl wie auch Oesterreichs der Versuch gemacht, dem Frachtbriefduplikate seine obligatorische Natur zu nehmen und die Ausstellung von dem Verlangen des Absenders abhängig zu machen. Ein österreichischer Eventualantrag ging dahin, falls die obligatorische Natur des Frachtbriefduplikates im allgemeinen beibehalten würde, doch benachbarten Staaten zu gestatten, im Wege eines Sonderabkommens für den Verkehr zwischen ihnen die fakultative Natur des Frachtbriefduplikates festzustellen. Mit vollem Recht wurde diesen Anträgen von den übrigen Beteiligten nicht stattgegeben, denn es bedeutete entschieden einen grossen Fortschritt für die Sicherheit des Handelsverkehrs, dass das I-Uc-E. sich entschlossen hatte, das Frachtbriefduplikat als obligatorisches Papier einzuführen. Und so ist es denn für die deutschen Verhältnisse bei der Zweiteilung geblieben: Gemäss den Bestimmungen des H-G-B. und der Eisenbahnverkehrsordnung haben wir für den internen Verkehr ein fakultatives, gemäss dem I-Uc-E.

cfr. zu § 4: Eger, I-Ue-E. 1901, S. 55, 1903 S. 147; ders., Frachtrecht I S. 119 ff., ders. Preuss. Eisenbahnr. II, S. 705; Gerstner, Eisenbahnfrchtr. S. 156, ders. D. neueste Stand d. I-Ue-E. S. 59 ff.; Riesser, Zur Revision d. H-G-B. I, S. 100; Thöl, Handelsrecht III S. 135. Vogel, Dispositionsrecht b. Trspt. S. 73 ff.; Wanninger, Abänderungen d. Eisenbahnfrchtr. S. 15; Rosenthal S. 126 ff. (E.F.R.); v. d. Leyen in Goldschmidts Ztschr. Bd. 39, S. 92. Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft. S. 33, 108.

und dem sich daran anschliessenden Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für den externen bzw. internationalen Verkehr ein obligatorisches Frachtbriefduplikat.

Kapitel II.

§ 5.

Während das neue H-G-B. nur ganz allgemein in seinem § 455 sagt, dass dem Absender auf seinen Wunsch der Empfang des Gutes unter der Angabe des Tages, an welchem es zur Beförderung angenommen ist, auf einem Duplikate des Frachtbriefs zu bescheinigen ist, gibt die Eisenbahnverkehrsordnung in ihren §§ 54 Abs. 5 und 6, 64 Abs. 2, 65 Abs. 4, 66, 73 Abs. 2 einige Bestimmungen zur Ausführung dieser Vorschrift, welche Bestimmungen im allgemeinen auch für das obligatorische Frachtbriefduplikat des I-Uc-E. Geltung haben (vgl. Artt. 8 Abs. 5 und 6, 15, 16, 18 Abs. 4, 26 Abs. 2). Es ist also gemäss E-V-O § 54 Abs. 5 die Eisenbahn verbunden auf Verlangen des Absenders den Empfang des Frachtgutes unter Angabe des Tages der Annahme zur Beförderung auf einem ihr mit dem Frachtbrief vorzulegenden, als solches zu bezeichnenden Duplikat des Frachtbriefes zu bescheinigen. Will also der Absender im nationalen Frachtverkehr ein Frachtbriefduplikat ausgestellt haben, so hat er Originalfrachtbrief und Duplikat bereits ausgestellt der Eisenbahn einzureichen und hat den Antrag auf Erteilung des Duplikates auf dem Frachtbrief zu vermerken (Zusatzbestimmungen XIII zu § 51 der E-V-O.: „Wird die Ausstellung eines Frachtbriefduplikates gewünscht, so ist dies durch Eintragung des Wortes „ja“ an der im Frachtbrief hierfür vorgeschenen Stelle zum Ausdruck zu bringen“). Die Eisenbahn braucht ein Duplikat nur auszustellen, wenn ihr auch der Originalfrachtbrief vorgelegt wird. Da der Empfang des Gutes zu bescheinigen ist, so kann diese Ausstellung erst nach vollständig erfolgter Aufgabe des Gutes an die Bahn erfolgen. Sind beide Papiere der Bahn vorgelegt, so hat diese ihre Uebereinstimmung zu prüfen, das Duplikat zu unterschreiben

und zu stempeln und unter der Bezeichnung „Duplikat“ dem Absender zurückzugeben. Die Bahn hat ausdrücklich den Empfang des Gutes zu bescheinigen; es enthält also das Frachtbriefduplikat ausser dem genauen Inhalt des Originalfrachtbriefes noch die Bescheinigung der Bahn, das Gut empfangen zu haben. Aus der Vorschrift, dass die Bescheinigung, das Gut empfangen zu haben, zu erfolgen hat unter Angabe des Tages, an welchem es zur Beförderung angenommen ist, ergibt sich, dass eine Empfangsbescheinigung durch Duplikat nicht möglich ist für den Fall des § 55 E-V-O. (vgl. Art. 5 Abs. 2 I-Ue-E. und B-R. des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen § 43, 5). Danach ist nämlich die Eisenbahn verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, — vorausgesetzt, dass und soweit die Räumlichkeiten es gestatten, — gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte in einstweilige Verwahrung zu nehmen, dass die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Da nun hier das Gut nur in vorläufige Verwahrung, also noch nicht zur Beförderung angenommen ist, folglich das Datum des Tages der Annahme zur Beförderung noch nicht feststeht, so kann gemäss der Vorschrift des § 54 E-V-O. bzw. Art. 8 I-Ue-E. eine Empfangsbescheinigung durch Duplikat nicht erfolgen, sie muss also in anderer Form geschehen. Es sei noch auf allgemeine Abfertigungsvorschriften § 30 Abs. 2, 3, 4, 6 und 7 verwiesen, wo es heisst: Wird gemäss § 54, Abs. 5 der Verkehrsordnung mit dem Frachtbrief ein Duplikat vorgelegt, so hat der Annahmebeamte zunächst sich zu überzeugen, dass der Antrag auf Erteilung des Duplikats auf dem Frachtbrief selbst vermerkt und das Duplikat als solches bezeichnet ist. Erst nach Erfüllung dieser Erfordernisse und nachdem die Uebereinstimmung des Duplikats mit dem Frachtbrief festgestellt worden ist, hat auf diesem die Aufdrückung des Duplikatstempels (Duplikat erteilt) zu erfolgen. Das Frachtbriefduplikat ist, wie die Urschrift, mit dem Tagesstempel der Abfertigungsstelle und zutreffen-

denfalls auch mit dem Wägestempel, der Unterschrift des Annahme- und Wiegebeamten, sowie mit der Bescheinigung über die festgestellte Stückzahl zu versehen. Im Fall der Frankierung von Frachtgebühren sind diese im Frachtbriefduplikate in Uebereinstimmung mit der Urschrift zu spezifizieren (vgl. § 61 Abs. 1 E-V-O. und w. unten in der Abhandlung). Die vorstehenden Bestimmungen finden sinngemässe Anwendung, wenn an Stelle des Duplikats ein als solcher zu bezeichnender Aufnahmeschein zugelassen ist. Dies ist nämlich gemäss § 54 Abs. 7 E-V-O. mit Zustimmung des Absenders der Fall bei solchen Gütern, welche nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden; dann hat dieser Aufnahmeschein die rechtliche Bedeutung eines Duplikats.

Das im Verlaufe dieser Abhandlung über die Bedeutung des Duplikats Gesagte gilt demgemäss analog vom Aufnahmeschein.

Weiter sagt § 30 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften, dass die Erteilung eines Frachtbriefduplikats unzulässig ist, wenn der Frachtbrief selbst nicht mehr vorliegt, und dass bei nachträglicher Zurückgabe eines unrichtigen Frachtbriefs an den Auflieferer und Ausstellung eines neuen Frachtbriefs der alte Frachtbrief und das etwa ausgestellte Frachtbriefduplikat zu vernichten sind, und der Abfertigungsstempel mit Tinte zu durchstreichen ist.

Da nach Art. 8, Abs. 5 I-Ue-E. die Ausstellung eines Frachtbriefduplikats für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr obligatorisch ist, so fällt hier ein Antrag und eine förmliche Annahme des Antrags auf Ausstellung eines Frachtbriefduplikats selbstverständlich fort. Im internationalen Verkehr ist ohne weiteres dem Formular des internationalen Frachtbriefs ein gleichlautendes Formular angeschlossen, welches sich von dem ersteren nur durch die Bezeichnung „Frachtbriefduplikat“ unterscheidet. Es hat also hier die Bahn einfach unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung den Empfang des Gutes zu bescheinigen. Es findet also das oben über Datum der Beförderung, Prüfung

der Uebereinstimmung beider Papiere durch die Bahn, Aufdrückung des Expeditionsstempels usw. Gesagte Anwendung.

Die Sprache, in der das Duplikat im internationalen Verkehr auszustellen ist, muss entweder deutsch oder französisch sein. Wird es in einer andern Sprache ausgestellt, was an sich zulässig ist, so muss es daneben eine genaue Uebersetzung in deutscher oder französischer Sprache enthalten (§ 2 der Ausführungsbestimmungen zum I-Ue-E.).

Kapitel III.

§ 6.

In der E-V-O. von 1899 sowohl (vgl. auch die Vorläufer derselben, die E-V-O. von 1892 und die Betriebsreglements), wie auch im I-Ue-E. ist der Rechtscharakter des Frachtbriefduplikats negativ dahin festgestellt, dass es nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefs oder eines Ladescheines bezw. Konnossements habe. Das neue H-G-B. hat diese negative Begriffsbestimmung nicht aufgenommen. Dieselbe kann auch sehr wohl fehlen, denn schon aus den über die Bedeutung des Duplikats gegebenen Bestimmungen des H-G-B. geht klar hervor, dass es nicht die Bedeutung eines Originalfrachtbriefs oder Ladescheines bzw. Konnossements haben soll. Es genügt ja auch die in der E-V-O. enthaltene nähere Bestimmung des Begriffs des Duplikats. Wenn E-V-O. und I-Ue-E. ausdrücklich den Rechtscharakter des Duplikats in der angegebenen Weise negativ bestimmen, so tun sie dies eben nur, um allen Zweifeln von vornherein zu begegnen. Eine Betrachtung der genannten Papiere des Frachtrechts illustriere die negative Begriffsbestimmung des Duplikats durch E-V-O. und I-Ue-E.

Der Originalfrachtbrief*) ist seiner Natur nach ein

---

cfr. zu § 5: Eger, E-V-O. 1895, S. 268 ff., 1901, S. 279 ff., ders. I-Ue-E, 1903, S. 157 ff.; Rosenthal, Eisenbahnfrchtr. S. 70 ff.; Schwab. I-Ue-E., S. 119 ff.; Günther, D. Frachtbrfdupl. u. Eisenbahnfrchtr. S. 18; Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, S. 109.

*) Vgl. Jäckel, Das deutsche Frachtbriefrecht mit Ausschluss des Rechts des Frachtbriefduplikats, Leipziger Dissertation, Borna-Leipzig 1905.

offenes, vom Absender teils fakultativ, teils obligatorisch auszustellendes Begleitschreiben, welches das Gut auf seiner Reise nicht verlässt, sondern regelmässig bis zur Ankunft am Bestimmungsorte in der Hand des Frachtführers verbleibt. Auf dieser seiner Eigenschaft als Begleitpapier und auf dem Umstand, dass der Absender den Brief dem Frachtführer aushändigt, gründet sich weiter sein Charakter als Beweisurkunde über den abgeschlossenen Frachtvertrag für die Kontrahenten. Aus der Natur des Frachtbriefs als Begleitpapier ergibt sich ohne weiteres, dass dem Frachtbriefduplikate nicht die Bedeutung des Frachtbriefs zukommen kann, denn ein Frachtbrief, der nicht in den Händen des Frachtführers bleibt, der also das Gut nicht begleitet, sondern beim Absender zurückbleibt, ist rechtlich undenkbar. Wenn aber das Frachtbriefduplikat nicht den Rechtscharakter des Originalfrachtbriefs hat, so kann es auch nicht die Wirkungen haben, die an Besitz und Uebergabe des Frachtbriefs geknüpft sind. Denn diese Wirkungen beruhen gerade auf der Eigenschaft des Frachtbriefs als Begleitpapier: So erlischt gemäss H-G-B. § 433 Abs. 2 das dem Absender nach Abs. 1 des angezogenen Paragraphen zustehende Verfügungsrecht über das Gut, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben (oder von dem Empfänger Klage gemäss § 435 gegen den Frachtführer erhoben) wird. Dasselbe bestimmen E-V-O. § 64 Abs. 4 Satz 1 und I-Ue-E. Art. 15 Abs. 4 in Verbindung mit § 66 E-V-O. und Art. 16 I-Ue-E. Weiter ist gemäss § 435 H-G-B. der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung berechtigt, von dem Frachtführer die Uebergabe des Frachtbriefs (und die Auslieferung des Gutes) zu verlangen. (Vgl. auch E-V-O. § 66 Abs. 2 Satz 2 und I-Ue-E. Art. 16 Abs. 1). Ferner wird nach der Bestimmung des § 436 H-G-B. (vgl. auch E-V-O. § 67 und I-Ue-E. Art. 17) durch Annahme (des Gutes und) des Frachtbriefs der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Massgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten. Auch die den Bestimmungen des § 432 H-G-B. sich anschliessende Vorschrift des § 74 Abs. 1 und 2 der E-V-O. und des

Art. 27 Abs. 1 und 2 des I-Ue-E. betreffend die mit Uebergabe (des Gutes und) des Frachtbriefs eintretende Haftpflicht des Frachtführers für die Ausführung der Beförderung setzen voraus, dass der Frachtbrief das Gut begleite. Alle die eben besprochenen Wirkungen des Frachtbriefs haben die Natur desselben als Begleitpapier zur Voraussetzung. Sie können folglich dem Frachtbriefduplikate nicht zustehen. Aus der Bestimmung von H-G-B., E-V-O. und I-Ue-E., dass das Duplikat in den Händen des Absenders zurückbleibt, geht hervor, dass es auch nicht die Eigenschaft einer Kopie des Frachtbriefs haben kann, die eventuell bei Verlust des Originalfrachtbriefs in dessen Funktionen eintritt.

§ 7.

Wie das Frachtbriefduplikat nicht die Natur des Originalfrachtbriefs hat, so hat es auch nicht die Natur eines Konossements oder Ladescheins. Das Konossement ist die Urkunde des Seerechts; es wird vom Schiffer ausgestellt und enthält die Erklärung, dass er das Frachtgut empfangen habe und sich verpflichte, es am Bestimmungsorte dem rechtmässigen Besitzer des Konossements auszuliefern. Diesem Konossement ist durch das alte H-G-B. Artikel 413—419 der Ladeschein nachgebildet worden; er ist gewissermassen das Binnenkonossement, es finden daher die Bestimmungen über das Konossement auch auf den Ladeschein grösstenteils entsprechende Anwendung. Auch durch den Ladeschein, der übrigens im Frachtverkehr der Eisenbahnen nicht gebräuchlich ist, verpflichtet sich der Frachtführer zur Auslieferung an den rechtmässigen Besitzer der Urkunde. Ladeschein wie Konossement sind also wesentlich Verpflichtungsscheine des Frachtführers bzw. Schiffers. Da nun beide Papiere auch zugleich das Bekenntnis des Frachtführers bzw. Schiffers enthalten, gewisse Güter zur Beförderung an einen bestimmten Ort übernommen zu haben, so sind sie auch Be-

cfr. zu § 6: Eger, E-V-O. 1901, S. 281 ff., ders., I-Ue-E. 1903, S. 83 ff.; Gerstner, Eisenbahnfrchtr. S. 111 ff.; Rosenthal, Eisenbahnfrchtr. S. 57 ff.; Schott in Endemanns Hdb. III, S. 303 ff.; Endemann, Recht d. Eisenb. S. 545; Lehmann und Ring, Komm. II, 2 S. 314 ff., 376.

weisurkunden. Das Verhältnis zwischen Frachtführer (Verfrachter) und legitimiertem Inhaber des Konnossements bzw. Ladescheins beruht auf dieser Urkunde. Konnossement wie Ladeschein begleiten also das Gut nicht wie der Frachtbrief, sondern verbleiben dem Absender (Ablader) und werden von diesem dem Empfänger zugestellt. Auf dem Inhalt des Konnossements bzw. Ladescheins beruht daher die Verpflichtung des Frachtführers (Verfrachters), das Gut dem legitimierten Inhaber des Konnossements bzw. Ladescheins auszuliefern, und zwar nur diesem. Es braucht dies nicht der im Frachtbrief genannte Adressat zu sein; denn das Konnossement sowohl wie der Ladeschein sind übertragbar. Konnossement wie Ladeschein können Ordrepapiere sein und sind es meistens, d. h. sie sind durch Indossament übertragbar, und es greifen die Regeln betreffend die Ordrepapiere Platz. Konnossement wie Ladeschein können aber auch auf den Namen lauten, d. h. sie enthalten die Ordreklausel nicht. Die grosse Bedeutung des Konnossements, — dessen Ausstellung in mehreren Exemplaren der Ablader verlangen kann, was beim Ladeschein nicht der Fall ist —, sowohl wie des Ladescheins besteht darin, dass sie Dispositionspapiere sind. Wer den Ladeschein bzw. das Konnossement in gerechtfertigter Weise inne hat, der hat die Verfügungsgewalt über das Gut. Hierin liegt eine gewisse Aehnlichkeit mit dem Frachtbriefduplikat. Durch Verteilung mehrerer Konnossemente auf Ablader und Empfänger kann übrigens das Gut auch neutralisiert werden. Bei nachträglichen Verfügungen über das Gut hat der Absender den Ladeschein dem Frachtführer stets, der Ablader das Konnossement dem Schiffer in der Regel zurückzugeben. Konnossement wie Ladeschein sind aber nicht nur Dispositionspapiere, sie sind auch Traditionspapiere; ihre Uebertragung hat eine dingliche Wirkung: der Innehabung des Ladescheins bzw. Konnossements ist die nämliche rechtliche Bedeutung beigelegt wie der Innehabung des Gutes, über das sie lauten, selbst. Der Besitz am Gute wird also durch die Uebergabe des Konnossements bzw. des Ladescheins erworben, und der Besitzwechsel des Ladescheins bzw. Konnossements steht daher rechtlich gleich dem

Besitzwechsel des Gutes. (Vgl. H-G-B. §§ 445—450 und §§ 642—662).

Von den Bedeutungen, die das Konnossement für den Seeverkehr, der Ladeschein für den Landverkehr hat, kommt dem Frachtbriefduplikate gemäss gesetzlicher Bestimmung nur die zu, dass es gleich oben genannten Papieren dispositionsbeschränkend wirkt. Die Ausübung der dem Absender kraft Gesetzes zustehenden Verfügungsbefugnis ist an Besitz und Vorlegung des Duplikats geknüpft (H-G-B. § 455 Abs. 2, E-V-O. § 64 Abs. 2, I-Ue-E. Art. 15 Abs. 2, 6 und 7). Den Wert aber einer für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger entscheidenden indossablen Urkunde hat das Frachtbriefduplikat nicht. Andererseits hat das Duplikat nicht nur die Bedeutung einer Empfangsbescheinigung oder einer in den Händen des Absenders verbleibenden Beweisurkunde über die Aufgabe des Gutes. Die dem Frachtbriefduplikate durch die gesetzlichen Bestimmungen beigelegte Bedeutung und die von ihm im Frachtvertrage entfalteten Wirkungen sollen in den folgenden Abschnitten einer eingehenden Würdigung unterzogen werden.

Kapitel IV.

§ 8.

Der Frachtvertrag wird abgeschlossen zwischen dem Absender und dem Frachtführer. Durch den Frachtvertrag verpflichtet sich der Frachtführer dem Absender gegenüber, das Frachtgut an den Ort der Bestimmung zu befördern und dem Adressaten auszuliefern. Der Empfänger ist also beim Abschluss des Frachtvertrages nicht aktiv beteiligt; er spielt nicht die Rolle eines Kontrahenten, wenn er auch, und zwar

cfr. zu § 7: Eger, E-V-O. 1901, S. 279, ders., I-Ue-E. 1903, S. 157, ders., Eisenbahnfrchtr. I., S. 120; Rosenthal, S. 71; Goldschmidt Hdb. I, 2, S. 757; Lehmann und Ring, II, S. 376; Schott in Endemann, Hdb., III, S. 421; Dt. Handelsbl. 1883, S. 248; Vogel, Dispositionsr. b. Trspt. S. 78; Cosack, Lehrb. 1900, S. 459 ff.; Haase, Besitz und Eigentumserwerb S. 44 ff., S. 55 f.; Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, S. 109 ff., 45.

in wachsendem Umfange, je mehr die Ausführung des Frachtvertrages vorschreitet, aus dem Frachtvertrage selbständige Rechte erwirbt. Der Abschluss des Frachtvertrages geht nur vor sich zwischen Absender und Frachtführer, aber in diesem Vertrage wird zwischen Absender und Frachtführer bedungen, dass der Frachtführer eine Leistung an einen Dritten, nämlich an den Empfänger, zu bewirken habe. Es liegt also auf seiten des Frachtführers ein Versprechen auf Leistung an einen Dritten vor. Der Frachtvertrag ist von vornherein in der Absicht geschlossen, dem Empfänger eigene Rechte zu gewähren. Es ist somit der Frachtvertrag unzweifelhaft als ein — nach Hellwigs Einteilung: „ermächtigender" — Vertrag auf Leistung an einen Dritten im Sinne des § 328 B-G-B. anzusprechen. Denn es ergibt sich aus § 435 H-G-B. (vgl. § 66 E-V-O. und Art. 16 I-Ue-E.), dass der Frachtvertrag mit der Wirkung für den Empfänger geschlossen ist, dass derselbe aus dem Frachtvertrage unmittelbar das Recht erwirbt, die Leistung zu fordern. Die Rechte, die dem Empfänger durch die §§ 434 und 435 H-G-B. zugesprochen sind, sind selbständige Rechte des Empfängers aus dem Frachtvertrage. Der Empfänger tritt bei Ausübung dieser seiner Rechte nach ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes im eigenen Namen auf, er bedarf dazu keiner Ermächtigung seitens des Absenders. Wenn das Gesetz im § 435 ausdrücklich sagt „im eigenen Namen", so ist hieraus nicht zu folgern, wie es Cosack tut, dass die Rechte des Empfängers aus § 434 H-G-B. von diesem nicht im eignen Namen sondern als Vertreter des Absenders ausgeübt werden. Der Empfänger steht somit bei Ausübung seiner Rechte nicht in einem Stellvertretungs-, Vollmachts- oder Geschäftsführungsverhältnis zum Absender. Die Rechte des Empfängers basieren auch nicht auf einem besonderen Vertrage zwischen Frachtführer und Empfänger, der dadurch entsteht, dass der Frachtführer durch Uebergabe des Frachtgutes und des Briefes dem Empfänger den Antrag macht, sich diesem zur Ausführung seiner — des Empfängers — Anordnungen zu verpflichten, und dass dann der Empfänger diesen Antrag durch die Annahme von Ware oder Brief an-

nimmt. Dieser Konstruktion steht die ausdrückliche Vorschrift des § 435 H-G-B. entgegen, nach der der Empfänger seine Rechte bereits mit der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung erwirbt. Es bedarf also zum Erwerbe der Rechte gar keiner Willenserklärung des Empfängers. Nicht zu halten ist ferner die Ansicht, die ihre Vertreter in Eger und Goldschmidt hat, das Rechtsverhältnis zwischen Absender, Frachtführer und Empfänger trage den Charakter einer fingierten Zession, bei welcher der Zeitpunkt der Zessionsofferte in der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung zu sehen sei. Dieser Ansicht steht entgegen, dass dem Absender ja auch nach Ankunft des Gutes sämtliche Rechte verbleiben, und er insbesondere die dem Empfänger durch die Ankunft des Gutes erwachsenden Rechte so lange zum Erlöschen bringen kann, bis dem Empfänger gemäss § 433, Abs. 2 H-G-B. (vgl. § 64 E-V-O., Art. 15 I-Ue-E.) der Frachtbrief übergeben worden ist, oder dieser gemäss § 435 H-G-B., (vgl. § 66 E-V-O., Art. 16 I-Ue-E.) Klage gegen den Frachtführer erhoben hat. Auch kann der Frachtführer dem Empfänger nicht alle Einwendungen entgegensetzen, die er gegen den Absender hatte, sondern nur die frachtvertragsmässigen. Es ist aber bei der Zession nach § 404 B-G-B. notwendig, dass der Schuldner — hier der Frachtführer — dem neuen Gläubiger — hier dem Empfänger — alle die Einwendungen entgegensetzen kann, die ihm s. Zt. gegen den bisherigen Gläubiger — hier den Absender — zustanden.

Vielmehr sind, wie Hellwig treffend bemerkt, in keiner anderen Gesetzesnorm die Grundsätze über die Verträge auf Leistungen an Dritte auf ein einzelnes Rechtsverhältnis so ausführlich und richtig angewendet, wie bei dem handelsrechtlichen Transportvertrag. (A. M. auch Leutke, S. 84 — cfr. S. 25 d. Abh. —). Der Absender als der Versprechensempfänger behält sich die Befugnis vor, das Recht des Empfängers ohne dessen Zustimmung so lange aufzuheben, bis die im § 433, Abs. 2 H-G-B. (vgl. E-V-O. und I-Ue-E.) aufgeführten Tatsachen eingetreten sind, er behält sich insbesondere auch die Befugnis vor, einen anderen als den im

Frachtbrief bezeichneten Empfänger dem Frachtführer nachträglich zu bezeichnen (vgl. B-G-B. §§ 328, Abs. 2 und 332). Das Recht des Empfängers entsteht, soweit die Befugnisse des § 434 H-G-B. in Frage stehen, mit dem Beginn des Transportes, soweit es sich um die Rechte aus § 435 handelt mit der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung. Der Empfänger hat das Recht, die ihm aus dem Frachtvertrage erwachsenen Rechte zurückzuweisen; dieselben gelten dann gemäss B-G-B. § 333 als nicht erworben. Da die Rechte, die der Empfänger mit dem im § 435 H-G-B. bezeichneten Zeitpunkt erwirbt, Rechte aus dem Frachtvertrage sind, so stehen gemäss B-G-B. § 334 dem Frachtführer — dem Versprechenden — die Einwendungen aus diesem Vertrage auch gegenüber dem Empfänger — dem Dritten — zu. Auch nach dem Frachtvertrage hat der Absender in Uebereinstimmung mit der Vorschrift des § 335 B-G-B. das Recht, die Leistung an den Empfänger, den Dritten, zu fordern (vgl. § 434, Satz 2 H-G-B.). Dass die zunächst dem Absender zustehende volle Verfügungsbefugnis über das Gut der Anwendung der Bestimmungen aus B-G-B. §§ 328 ff. nicht entgegensteht, ist bereits oben durch den Hinweis auf § 328, Abs. 2 B-G-B. widerlegt, wo es ausdrücklich heisst, dass es in Ermangelung einer besonderen Bestimmung aus den Umständen zu entnehmen ist, ob den Vertragschliessenden die Befugnis vorbehalten sein soll, das Recht des Dritten ohne dessen Zustimmung aufzuheben oder zu ändern d. h. in vollem Umfange zu verfügen. Eine solche Befugnis hat nun das H-G-B. (E-V-O. und I-Ue-E.) dem Absender verliehen. Der Empfänger hat also nur eine jederzeit vernichtbare Anwartschaft auf den künftigen Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrage, die erst unwiderruflich wird mit dem Eintritt bestimmter Ereignisse (vgl. § 433 H-G-B., § 64 E-V-O., Art. 15 I-Ue-E.).*)

*) Eine ausführliche Zusammenstellung der verschiedenen in der einschlägigen Literatur vertretenen Ansichten und eine eingehende Würdigung derselben findet sich bei Leutke, S. 65—83. Leutke selbst ist der Ansicht (S. 84), dass es zweckmässig ist, hier auf jede juristische Konstruktion zu verzichten, da nach seiner Meinung die in der Literatur ver-

Es liegt in der Natur des Frachtvertrages, dass der Absender zunächst die volle Verfügungsbefugnis über das rollende Gut hat. Man kann dem Absender nicht zumuten, dass er sich mit der Auflieferung des Gutes an den Frachtführer aller Rechte über das Gut begebe, es muss ihm gestattet sein, während der Reise sowohl die Weiterbeförderung zu verbieten, als auch andere Wege bzw. Empfänger zu bestimmen, (vgl. B-G-B. § 328, Abs. 2). Natürlich kann der Frachtführer etwaige Entschädigungsansprüche geltend machen, auch dürfen durch diese nachträglichen Verfügungen des Absenders die vertraglichen Pflichten des Frachtführers nicht in ungebührlicher Weise beschwert werden, insbesondere darf der regelmässige Transportweg der Eisenbahn nicht gestört werden (vgl. H-G-B. § 433, Abs. 1 E-V-O., § 64, Abs. 1, 5, 8; I-Ue-E. Art. 15, Abs. 1, 5, 8; § 53 Betriebsreglement des Vereins). Andererseits entspricht es auch nicht der Billigkeit, dem Absender ganz unabhängig vom Empfänger ein unbeschränktes Verfügungsrecht zuzugestehen, auch auf den Empfänger muss Rücksicht genommen werden, und es muss ein Zeitpunkt gefunden werden, an welchem dies Verfügungsrecht des Absenders dem desEmpfängers zu weichen hat. Die gesetzliche Regelung dieser Verhältnisse haben H-G-B., § 433, Abs. 2, E-V-O., § 64 Abs. 1, 4; I-Ue-E. Art. 15, Abs. 1, 4; § 53 Betriebsreglement in der Weise getroffen, dass sie dem Absender so lange alle Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrage und die ausschliessliche Befugnis zur Verfügung über das Gut zugestehen, bis nach

---

suchten Konstruktionen bei näherer Betrachtung nicht befriedigen und gerade da versagen, wo sie von Wert sein könnten, indem sie sich nicht in allen ihren Konsequenzen halten lassen. Nach Leutke handelt es sich hier um ein durchaus eigenartiges Rechtsverhältnis, das sich aus der Besonderheit des Frachtvertrages ergibt, um einen Vertrag mit selbständigen gesetzlichen Befugnissen Dritter, hervorgegangen aus den Bedürfnissen des Verkehrs und der „Rechtssätze erzeugenden, nicht Rechtssätze entwickelnden Tätigkeit des Gesetzgebers“. Auch dieser Ansicht ist nicht beizutreten, es ist vielmehr an der oben entwickelten Meinung Hellwigs, die bisher die meisten Anhänger in der Literatur gefunden hat, unbedingt festzuhalten, sofern man nicht, wie Thöl, auf jeden Konstruktionsversuch Verzicht leisten will.

Ankunft desselben am Ablieferungsort der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist, oder dieser gegen den Frachtführer die Klage auf Uebergabe von Frachtbrief und Gut erhoben hat. Diese Grundsätze gelten auch für die Frachtgeschäfte der Eisenbahn, und dieses System ist wie aus dem alten H-G-B. in das neue und in die E-V-O. so auch in das internationale Frachtrecht übergegangen.

Der Absender, und zwar unter allen Umständen nur er allein bzw. sein Rechtsnachfolger oder legitimierter Vertreter, kann also nach den angezogenen gesetzlichen Bestimmungen des H-G-B. den Frachtführer anweisen, das Gut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuliefern. Detaillierter behandeln E-V-O. § 64, Abs. 1 sowie I-Ue-E. Art. 15, Abs. 1 — in der Fassung des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 — die Verfügungsbefugnisse des Absenders, deren Ausübung beide an bestimmte Formen und Voraussetzungen knüpfen (vgl. E-V-O. § 64, 2—8, I-Ue-E. Art. 15, 2—8). Diese Beschränkung des § 433 H-G-B. durch die E-V-O. ist zulässig, denn unter den im § 471 H-G-B. zitierten Paragraphen, deren Vorschriften weder durch die E-V-O. noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden dürfen, findet sich der § 433 H-G-B. nicht aufgeführt.

Es kann also der Absender dahin verfügen*), dass das Gut:

1. auf der Versandstation zurückgegeben,
2. unterwegs angehalten,
3. an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger am Bestimmungsort,
4. auf einer Zwischenstation oder einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station abgeliefert werde,

und nach dem Ermessen der Bahn:

*) Vgl. auch Allg. Abf.-Vorschr. zur E-V-O. Teil II, § 46, 2.

5. eine nachträgliche Auflage, Erhöhung, Minderung, Zurückziehung von Nachnahmen,
6. eine nachträgliche Frankierung erhalte.

Während also die Eisenbahn den Anweisungen unter 1—4 Folge zu leisten hat — natürlich unter der Voraussetzung, dass die Formen, unter denen eine solche Anweisung zu erteilen ist, gewahrt sind, und der regelmässige Transportweg nicht gestört wird — so braucht sie die Verfügungen unter 5—6, auch wenn die Formen gewahrt sind, nicht zu befolgen. Dies ist in ihr freies Ermessen gestellt. Ebenso steht es mit anderen als den benannten Verfügungen. Wenn auch E-V-O. und I-Ue-E. genauestens die Verfügungsbefugnisse des Absenders spezialisieren und weiterhin sogar ausdrücklich andere als die aufgezählten Verfügungen in Abs. 1, Satz 3 der angezogenen Gesetzesbestimmungen für unzulässig erklären, so soll damit doch nicht gesagt sein, dass andere Verfügungen unmöglich sind, insbesondere da die E-V-O. sowohl als auch das I-Ue-E. ausdrücklich nachträgliche Verfügungen und Anweisungen anderen als des angegebenen Inhalts für zulässig erklären. Es ist zwar gesagt, andere als die unter 1—6 genannten Verfügungen seien „unzulässig", doch ist das nicht dasselbe wie „nichtig"; sie brauchen zwar von der Bahn nicht beachtet zu werden, hat die Bahn aber einmal ihre Ausführung übernommen, so ist sie verpflichtet, dieselbe durchzuführen bei Vermeidung etwaiger Schadensersatzpflicht. Denn zum Schadensersatz ist die Bahn verpflichtet, wenn sie die unter 1—6 benannten oder sonst übernommenen Anweisungen des Absenders nicht ausführt. Natürlich kann von der Bahn nicht verlangt werden, derartige Verfügungen unentgeltlich auszuführen, die Bahn kann Ersatz der ihr dadurch entstehenden Mehrkosten verlangen, soweit die Verfügungen nicht durch Verschulden der Bahn veranlasst sind (vgl. H-G-B. § 433, Abs. 1, Satz 2, E-V-O. § 64, Abs. 8, I-Ue-E. Art. 15, Abs. 8, § 53 Betriebsreglement).

Vgl. zu § 8: Eger, E-V-O. 1901, S. 369 ff. und 1895, S. 341 ff., ders. I-Ue-E. 1903, S. 244 ff., ders. Preuss. Eisenb.-Recht II, S. 575 ff. und S. 722 ff.; Gerstner, Eisenbahnfrchtr. S. 248 ff., S. 255; Rosenthal,

§ 9.

Beschränkung dieses im allgemeinen unbeschränkten Verfügungsrechts des Absenders und damit Sicherung des Empfängers vor willkürlichen, ihm oft recht unliebsamen Verfügungen des Absenders während der Reise des Gutes war dringendes Bedürfnis. Diesem Bedürfnis entsprang die Schaffung des Frachtbriefduplikats und seine Einführung als obligatorisches Papier im I-Ue-E.

Das System hierbei ist nach I-Ue-E. und E-V-O. bzw. H-G-B. — bei letzteren beiden für den Fall der Ausstellung eines Duplikats bzw. Aufnahmescheins — das folgende: Der Absender hat solange die Verfügungsbefugnis über das rollende Gut, als er das Frachtbriefduplikat besitzt, und bis nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von diesem die Klage auf Uebergabe des Frachtbriefs und Frachtguts der Eisenbahn zugestellt ist. Weist also der Absender bei Ausübung seiner Verfügungsbefugnisse der Bahn das Frachtbriefduplikat vor, so ist dieselbe verpflichtet, den Verfügungen des Absenders Folge zu leisten, ohne sich dem Empfänger haftbar zu machen. Will sich also der Empfänger gegen Verfügungen des Absenders sichern, so wird er sich das Duplikat übergeben lassen; dann ist das Gut neutralisiert.

Die Ausübung (vgl. den franz. Text des Art. 15, Abs. 2 I-Ue-E.: ne peut exercer ce droit), nicht aber die Verfügungsbefugnis als solche, ist durch das Frachtbriefduplikat beschränkt; diese steht dem Absender kraft Gesetzes auch ohne Vorweisung des Duplikats zu, und die Bahn kann, wenn sie will, und die Haftung gegenüber dem Empfänger nicht scheut, Verfügungen des Absenders auch ohne Vorweisung des Duplikats zu verlangen, befolgen. Das bei

S. 127 ff.; Lehmann u. Ring II., S. 336; Eger, Frachtr. II, S. 81 ff.; Goldschmidt Hdb. I, 2, S. 749; Schott in Endemanns Hdb. III, S. 392 ff.; Wehrmann S. 68; Hellwig, Verträge a. L. an Dritte S. 477 ff.; Günther D. Frchtbrfd. S. 30; Haase, Besitz- u. Eigentumserwerb S. 24 ff.; Reifenrath, Bedeutung u. Wirkung d. Frchtbr. S. 34 ff.; Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, S. 19 ff., 36 ff., 52 ff., 65 ff.; Jaeckel, D. dtsch. Frachtbriefrecht, S. 2, 61, 64, 39 f., 70.

Verfügungen vorgelegte Duplikat ist also eine schlichte Beweisurkunde — und zwar eine öffentliche, wenn von einer Staatsbahn, eine private, wenn von einer Privatbahn ausgestellt*) — darüber, dass eine Verfügungsbeschränkung für den Absender nicht besteht; das Duplikat ist aber nicht wesentlich als Ausübungsform des Verfügungsrechts, sondern es ist für dasselbe sogar eventuell entbehrlich (vgl. § 16 d. Abhandl.), scheidet also aus dem Rahmen der Wertpapiere aus. (A. M. Jäckel S. 69). Denn Wertpapier ist eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist. Anderen Personen als dem Absender, dem Empfänger oder einem Dritten nützt der Besitz des Duplikats nichts; sie sind trotz etwaigen Besitzes des Duplikats nicht zu Verfügungen befugt. Das Duplikat dient nicht zur Uebertragung der Verfügungsbefugnis. Nicht der Besitzer des Duplikats als solcher ist daher zu Verfügungen befugt, sondern der Absender allein bzw. sein gehörig legitimierter Bevollmächtigter oder gesetzlicher Vertreter. Die Bahn wird also die Vorweisung des Duplikats nicht auch als Legitimation des Absenders ansehen dürfen, sondern sie wird gehalten sein, zu prüfen, ob der Präsentant auch wirklich der Absender, sein Bevollmächtigter oder gesetzlicher Vertreter ist. Eine grosse Schwierigkeit ist in dieser Prüfung nicht zu sehen; um dieselbe zu erleichtern, ist auch schon die Bestimmung getroffen, dass Verfügungen des Absenders von der Versandstation ausgehen müssen, wie unten noch zu besprechen sein wird. Wollte die Bahn bei Vorweisung des Duplikats unterstellen, dass der Vorweisende auch mit dem Absender identisch ist, so würde unberechtigten Verfügungen Tür und Tor geöffnet sein; denn meist wird sich doch der Empfänger im Besitze des Duplikats befinden, da es ja seinem Vorteil zu dienen bestimmt ist. Die Bahn muss also stets vermuten, dass nicht der Absender, sondern der Empfänger Präsentant des Duplikats ist. Die Vorschrift, dass Verfügungen von der Versandstation ausgehen müssen, kann allein vor unbe-

*) St.-G-B. §§ 267 f.

rechtigten Verfügungen seitens des Empfängers oder seiner Bevollmächtigten nicht sichern. Es ist also das Duplikat auch nicht als Legitimationspapier anzusehen.

Die Beachtung einer ohne Vorweisung des Duplikats gegebenen Verfügung durch die Bahn hat für dieselbe die Folge, dass sie dem Empfänger schadensersatzpflichtig wird für allen durch die Ausführung der Verfügung dem Empfänger entstandenen Schaden (vgl. jedoch unten § 16 d. Abh.), H-G-B. § 455, Abs. 2, Satz 2, E-V-O. § 64, Abs. 2, Satz 2, I-Ue-E. Art. 15, Abs. 2, Satz 2. Und zwar ist dieser Schaden nicht nach dem H-G-B. §§ 456 ff., E-V-O. §§ 75 ff. I-Ue-E. Art. 30 ff. zu bemessen, sondern es ist der volle Schaden — damnum emergens und lucrum cessans — zu ersetzen, weil kein Schadensersatz des Empfängers aus dem Frachtvertrage, bei dem der Empfänger ja als Kontrahent garnicht beteiligt ist (vgl. oben § 8 d. Abh.), sondern ein solcher ex lege vorliegt, die angezogenen Gesetzesbestimmungen aber nur auf Schaden aus dem Frachtvertrage Anwendung finden. Diesen Schadensersatzanspruch hat aber nur derjenige Empfänger, welchem das Frachtbriefduplikat vom Absender übergeben ist, nicht derjenige, welchem es der Absender nicht übergeben hat, oder welcher auf andere Weise als durch den Absender in den Besitz des Duplikats gelangt ist. Das ist ganz natürlich, denn das Duplikat ist ein Sicherungsmittel für den Empfänger gegen Verfügungen des Absenders. Verzichtet der Empfänger auf diese Sicherung, so wird er sich das Duplikat nicht aushändigen lassen, es wäre also eine Ungerechtigkeit gegen die Bahn, wollte man sie zum Schadensersatz gegen den Empfänger verpflichten, wenn dieser durch Nichtannahme des Duplikats stillschweigend erklärt hat, dass ihm Verfügungen des Absenders gleichgiltig sind. Ebenso muss natürlich auch dem Empfänger der Schadensersatzanspruch gegen die Bahn versagt werden, welcher das Duplikat nicht auf Grund einer Vereinbarung mit dem Absender erlangt hat, sondern sich wider dessen Willen in den Besitz des Duplikats gesetzt hat. Z. Zt. der Erhebung des Schadensersatzanspruchs braucht der Empfänger das Duplikat nicht mehr zu besitzen; es ge-

nügt, wenn er nachweist, dass es ihm vom Absender übergeben worden ist, doch liegt es im Interesse des Empfängers, das Frachtbriefduplikat aufzubewahren, weil, wenn es wieder in die Hände des Absenders zurückgelangt, dieser die Verfügungsrechte uneingeschränkt auszuüben legitimiert, und die Bahn berechtigt und verpflichtet ist, bei Vorweisung des Duplikats seinen Verfügungen Folge zu leisten, ohne sich dem Empfänger haftbar zu machen.

Abgesehen von der Vorweisung des Duplikats ist die Verfügungsbefugnis des Absenders nach E-V-O. und I-Uc-E. übereinstimmend noch an verschiedene Vorschriften geknüpft, welche nach E-V-O. zu beachten sind, auch wenn kein Duplikat ausgestellt ist. Die Formerfordernisse, an welche die Ausübung der Verfügungsbefugnis des Absenders geknüpft ist, präzisieren E-V-O. sowie I-Uc-E. in ihrem § 64 bzw. Art. 15:

1. Die nachträgliche Verfügung muss ausgehen von der Versandstation, da diese stets am besten in der Lage ist, die Legitimation des Absenders genau zu prüfen. Die Eisenbahn ist aber nicht verpflichtet, sich an diese Vorschrift strikte zu halten, sie kann auch Anweisungen, die ihr von anderen Stationen als der Versandstation zugehen, beachten, ist jedoch dazu nicht verpflichtet. Nach den allgemeinen Zusatzbestimmungen zur E-V-O. II, sowie dem Betriebsreglement Deutscher Eisenbahnverwaltungen zusätzliche Bestimmungen zu § 53 Abs. 5 bleiben solche Anweisungen unbeachtet. Die Versandstationen sind zur Ausführung nachträglicher Verfügungen stets verpflichtet.

2. Die nachträgliche Verfügung muss der Versandstation schriftlich zugehen; telephonische oder telegraphische Anweisung genügt hier nicht, wohl aber ist die Versandstation befugt, die ihr vorschriftsmässig schriftlich zugegangene nachträgliche Verfügung des Absenders telegraphisch usw. weiterzugeben. Es ist daher in der E-V-O. sowie in den Ausführungsbestimmungen § 7 zum I-Uc-E. ein bestimmtes Formular vorgeschrieben, welches bei nachträglichen Anweisungen zu benutzen ist.

3. Die nachträgliche Verfügung muss vom Absender unterzeichnet sein, und es kann hier ein Ersatz der handschriftlichen Unterzeichnung durch gedruckte oder gestempelte Unterzeichnung nicht genügen, da handschriftliche Zeichnung grössere Gewähr dafür gibt, dass der Berechtigte selbst die Verfügung getroffen hat; eines Stempels kann sich ein Unberechtigter entschieden leichter bedienen.

4. Bei einer nachträglichen Verfügung ist endlich — nach E-V-O. für den Fall der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats — dieses, wie schon besprochen, vorzulegen, ferner ist die nachträgliche Verfügung des Absenders auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen und dem Absender (nach allgemeinen Abfertigungsvorschriften § 46, Abs. 2 unter Aufdrückung des Tagesstempels) zurückzugeben. Die Wiederholung der Verfügung auf dem Frachtbriefduplikat muss eine wörtliche und vollständige sein; dadurch erhält der Absender ein Duplikat der Verfügung, welches von der Eisenbahn anerkannt ist. Wird diese Vorschrift nicht befolgt, so kann der Absender die Bahn aus einer nicht befolgten Verfügung nicht belangen. Die Rückgabe des Frachtbriefduplikats an den Absender ist Erfordernis zunächst, wie erwähnt, als Beweismittel über die erteilte Verfügung, ferner, damit der Absender weitere Verfügungen zu erlassen in der Lage ist, endlich auch weil er zum Ausweise seiner Aktivlegitimation des Frachtbriefduplikats bedarf (vgl. unten § 12 in d. Abh.).

Jede in anderer als der hier besprochenen Form gegebene Verfügung ist auch bei Fehlen nur eines Erfordernisses durch Abs. 7 des § 64 E-V-O. bzw. des Art. 15 I-Ue-E. als Null und Nichtig erklärt. Doch handelt es sich hier nur um Verfügungen, wie sie im Abs. 1 enthalten sind; dafür spricht auch der Wortlaut des zu benutzenden Formulars. Nicht unerwähnt bleibe, dass die allgemeinen Zusatzbestimmungen I, Abs. 1 sowie Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen § 53 Zus.-Best.: Abs. 4 bestimmen, dass jede Verfügung des Absenders sich auf die ganze Sendung erstrecken und daher für alle Teile der-

selben die gleiche sein muss (vgl. Allgemeine Abfertigungsvorschriften § 46, Abs. 7).

§ 10.

Während der Absender oder sein Bevollmächtigter bzw. gesetzlicher Vertreter unter Beachtung der besprochenen Formalitäten die im § 9 erwähnten Verfügungsbefugnisse während der Reise des Gutes hat, hat der Empfänger während dieser Zeit, also bis zur Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung, nur das Recht, etwaige Sicherungsmassregeln für das Gut zu treffen, deren Ausübung nicht an die Vorweisung des Frachtbriefduplikats gebunden ist, und die anzuordnen dem Empfänger kraft Gesetzes zusteht (vgl. § 434 H-G-B.: in der E-V-O. und im I-Ue-E. findet sich eine ähnliche Bestimmung nicht).

Nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung ist dann der Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen (vgl. § 435 H-G-B., § 66 E-V-O., Art. 16 I-Ue-E.)

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Duplikat besitzt, mit dem Momente, in welchem nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben, oder von diesem die Klage gegen die Bahn auf Uebergabe von Brief und Gut erhoben ist (vgl. H-G-B. §§ 433—435, E-V-O. §§ 64, Abs. 4; 66, Abs. 2; I-Ue-E. Art. 15, Abs. 4; 16, Abs. 2). Ein Eingehen auf die verschiedenen in der Literatur vertretenen Ansichten über die juristische Konstruktion dieses Vorganges, des Ueberganges des Dispositionsrechtes des Absenders auf den Empfänger, erscheint hier nicht geboten; es sei auf die

---

Vgl. zu § 9: Eger, E-V-O. 1901, S. 369 ff., ders. I-Ue-E. 1903, S. 265 ff., ders. Pr. Eisenb.-R. II, S. 581 ff.; Gerstner, Eisenb.-Fr.-R. S. 255 ff.; Lehmann und Ring, Komm. S. 336, 376; Rosenthal, Eisenb.-Fr.-R. S. 131 ff.; Schwab, Intern. Ue-E. S. 174, 179; Brunner in Endemanns Hdb. II, S. 147; Hellwig, Verträge S. 493 f.; Reifenrath, Diss. S. 50; Günther, Diss. S. 23, 32; Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft, S. 57 ff., 107 f.; Jäckel, D. dtsch. Frachtbriefrecht S. 69.

einschlägige Spezialliteratur verwiesen, insbesondere auf „Das Dispositionsrecht beim Transport“ von Leo Vogel, Zürich 1899 (vgl. auch S. 23—25 d. Abh.) Mit Uebergabe von Frachtbrief bzw. Zustellung der Klage von seiten des Empfängers an die Eisenbahn auf Herausgabe von Brief und Gut ist der Empfänger alleiniger dominus negotii, nur seine Verfügungen zu beachten ist die Eisenbahn verpflichtet. Sie wird dem Empfänger in vollem Umfange haftbar, wenn sie andere Verfügungen als die des Empfängers beachtet. In dem angegebenen Zeitpunkt wird also das Frachtbriefduplikat bedeutungslos*), denn dem Absender nützt es nichts mehr, er hat das Verfügungsrecht verloren (vgl. jedoch am Schlusse des § 10 d. Abh.), auch wenn er das Duplikat besitzt, und der Empfänger braucht es nicht, er kann nunmehr in gleichem Umfange, wie der Absender verfügen — eine Verfügungspflicht entspricht natürlich diesem Verfügungsrecht nicht — und bedarf der Vorweisung des Duplikats dazu nicht, auch hat er nicht die oben besprochenen sonstigen Formvorschriften, die vom Absender bei nachträglichen Verfügungen zu beachten sind, anzuwenden. Die beiden angegebenen Akte — Uebergabe des Frachtbriefs bzw. Erhebung der Klage gegen die Bahn — haben die erwähnte Wirkung jedoch nur, wenn sie erfolgen nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte, nicht vorher; ist aber das Gut auf dem Transport verloren gegangen, so wird richtiger Ansicht nach (a. M. vor allem Hellwig) der Zeitpunkt des Eintreffens auf der Bestimmungsstation ersetzt durch den Zeitpunkt des fristmässigen Eintreffensollens des Gutes. Bis zur Uebergabe von Brief und Gut bzw. Zustellung der Klage an die Bahn kann der im Besitze des Frachtbriefduplikats befindliche Absender noch jede zulässige Verfügung in der vorgeschriebenen Form treffen, auch wenn das Gut bereits am Bestimmungsort eingetroffen ist; er bringt dadurch das Recht des Empfängers, die Rechte aus § 435 H-G-B. geltend zu machen, zum Erlöschen (vgl. H-G-B. § 435, Satz 3, E-V-O. § 66, Abs. 2, I-Ue-E. Art. 16,

*) Es verliert nach Jäckel für den Absender, in dessen Besitz es sich befindet, seine Wertpapierqualität (vgl. S. 30 d. Abh.).

Abs. 2, § 54 Betriebsreglement). Es konkurriert also zwar das Recht des Empfängers in dieser Zwischenzeit bereits mit dem Recht des Absenders, letzterer jedoch ist immer noch der Stärkere.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefs endlich wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Massgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten (vgl. H-G-B. § 436, E-V-O. § 67, I-Ue-E. Art. 17).

Nun ist aber die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass das Gut und der Frachtbrief dem Empfänger nicht übergeben werden kann infolge irgend welcher Hindernisse, oder dass der Empfänger die Annahme von Brief und Gut verweigert. Ueber das hier zu beobachtende Verhalten finden sich Vorschriften in der E-V-O. § 70, im H-G-B. § 437, im I-UeE.-Art. 24. Danach hat die Empfangsstation unverzüglich den Absender durch Vermittlung der Versandstation — dies ist obligatorisch - von den eingetretenen Ablieferungshindernissen in Kenntnis zu setzen und ihn um weitere Dispositionen anzugehen. Sie darf vor allem das Gut nicht ohne Einverständnis mit dem Absender zurücksenden. In jedem Falle ist die Benachrichtigung nur an den Absender zu richten, ganz gleichgiltig, ob er sich im Besitze des Frachtbriefduplikats befindet oder nicht, und es macht sich die Ablieferungsbahn haftpflichtig, wenn sie einen anderen als den Absender (z. B. den Empfänger) benachrichtigt, auch wenn dieser das Duplikat in Händen hat. Da nun aber weder im § 70 E-V-O. noch im Art. 24 I-Ue-E. etwas davon gesagt ist, dass der Absender bei den hier notwendig werdenden Verfügungen von den dabei zu beobachtenden oben § 9 besprochenen Formvorschriften befreit ist, so wird man sagen müssen: Zu Verfügungen der im § 64, Abs. 1 E-V-O. bzw. Art. 15, Abs. 1 I-Ue-E. angegebenen Art bedarf der Absender der Erfüllung der vorgeschriebenen Formalitäten, also auch der Vorweisung des Frachtbriefduplikats (nach E-V-O. und H-G-B. wenn ein solches ausgestellt ist) (vgl. jedoch unten § 16 der Abh.) Daraus, dass der Art. 24 I-Ue-E. sagt: „Im übrigen“ d. h. bis auf die Vorschrift, dass die Bahn den Absender unverzüglich von Ablieferungs-

hindernissen in Kenntnis zu setzen habe, richtet sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, und dass er weiter sich nicht ausdrücklich auf Art. 15 beruft, schliessen zu wollen, dass ev., also wenn die Landesgesetze der Empfangsstation es gestatten, Vorweisung des Duplikats nicht nötig sei (so Schwab), ist entschieden verfehlt. Diese Ansicht wird besonders von Eger lebhaft bekämpft, und mit Recht, denn Art. 15, Abs. 1, spricht ganz allgemein von nachträglichen Verfügungen des Absenders über das rollende Gut, mögen sie nun durch ein Ablieferungshindernis oder sonst irgend einen Umstand veranlasst sein. Es ist daher nicht einzusehen, warum bei durch Ablieferungshindernisse notwendig gewordenen Verfügungen des Absenders von den sonst zu beobachtenden Formvorschriften, insbesondere Vorweisung des Duplikats, Abstand genommen werden sollte. (Vgl. jedoch § 16 d. Abh.). Wenn hier Art. 24 sagt, dass „im übrigen“ das Verfahren bei Ablieferungshindernissen sich nach den für die Ablieferungsbahn geltenden partikularrechtlichen Bestimmungen richte, so ist das eben nur dahin zu verstehen, dass diese zur Anwendung kommen sollen, soweit nicht Art. 24 oder andere Artikel des I-Ue-E. dieses Verfahren regeln; dies tut aber Art. 15, indem er besondere Formvorschriften vorschreibt. Will der Absender andere als die im § 64 E-V-O. bzw. Art. 15 I-Ue-E. angegebenen Verfügungen treffen, so kann dies natürlich unter den partikularrechtlichen Voraussetzungen geschehen, also auch ev. ohne Vorweisung des Duplikats.

Wenn so das Gesetz dem Absender allein das Recht zugesteht, bei Ablieferungshindernissen Verfügungen zu treffen, so geht man wohl nicht zu weit, wenn man aus dieser Vorschrift den Schluss zieht, dass das Verfügungsrecht des Absenders wieder auflebt, wenn der Empfänger mit seiner Klage gegen die Bahn nicht durchdringt, oder die erhobene Klage wieder zurücknimmt, oder den bereits angenommenen Frachtbrief wieder zurückgibt; denn auch in diesen Fällen liegen Ablieferungshindernisse unzweifelhaft vor. Zwar sagt

das Gesetz ausdrücklich: „Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von dem Empfänger Klage gemäss § 435 gegen den Frachtführer erhoben wird“, und unter dem Erlöschen eines Rechts versteht man das gänzliche Aufhören dieses Rechts, doch erscheint es in Rücksicht auf die Vorschrift des § 437 und die Forderungen des praktischen Lebens gerechtfertigt, den § 433, Abs. 2 und die damit übereinstimmenden Bestimmungen der E-V-O. und des I-Ue-E. dahin zu interpretieren, dass hier ein Erlöschen auf Zeit, man könnte fast mit Staub sagen „ein Suspendieren“ des Rechts des Absenders zum Ausdruck zu bringen in der Absicht des Gesetzgebers gelegen hat. (So auch Leutke S. 58 und 63, der den Ausdruck „erlischt“ mit Recht als nicht ganz einwandsfrei bezeichnet).

§ 11.

Es liegt in der Natur der Eisenbahn, dass die Beförderung auf derselben vielfachen Zufällen ausgesetzt ist, die sich dem Kaufmann, der seine Waren zur bestimmten Zeit an einen bestimmten Ort haben will, als Transporthindernisse unliebsam bemerkbar machen. Es ist erklärlich, dass sich E-V-O. und H-G-B. wie auch das I-Ue-E. mit diesen Transporthindernissen beschäftigen. Da weicht nun der § 65 E-V-O. von dem hier in Betracht kommenden Art. 18 I-Ue-E. und § 56 Betriebsreglement, welche sonst übereinstimmend lauten, ab. Der einschlägige Paragraph der E-V-O. spricht nämlich in Uebereinstimmung mit § 428, Abs. 2 H-G-B. nur von zeitweiliger Verhinderung des Transports, der Art. 18 I-Ue-E. hat diese Einschränkung nicht;

Vgl. zu § 10: Eger, E-V-O. 1901, S. 437 ff., ders. I-Ue-E. 1903, S. 270 ff., 296, 369 ff., ders., Pr. Eisenb.-R. II S. 586 ff., 724 ff.; Gerstner, E-Fr.-R. S. 260 ff., 298 ff.; Lehmann u. Ring, Komm. S. 335 ff., 338 ff., 347 ff.; Rosenthal, E-F-R. S. 141 ff., 161 ff.; Schwab, I-Ue-E. S. 220 f.; Schott in Endemann Hdb. III, S. 399 ff.; Hellwig, Verträge S. 491; Reifenrath, Diss. S. 38 ff.; Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft S. 58 ff., 64 ff., 84 ff.; Jaeckel, D. dtsch. Frachtbriefrecht S. 16, 61, ff., 66 ff., 70 ff.

andererseits kann die Anwendung der Bestimmungen des § 65 E-V-O. (vgl. § 428 H-G-B.) alle Ursachen der Transportverhinderung — ausgenommen Verschulden des Absenders — zur Voraussetzung haben, während der entsprechende Artikel des I-Ue-E. die Anwendbarkeit seiner Bestimmungen an die Voraussetzungen knüpft, dass

1. die Hindernisse durch höhere Gewalt oder Zufall entstanden sind und
2. der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden kann.

Für die Begriffe „Zufall“ und „höhere Gewalt“ sind die Landesgesetze massgebend, und umfasst der Zufall auch den sogenannten casus mixtus d. h. den mit einem Verschulden der Bahn verbundenen Zufall. Die Hindernisse nun, von denen hier die Rede ist, müssen eintreten in der Zeit nach dem Vertragsschluss und vor der Ablieferung, also in der Periode bis zur Beendigung des Transports, sie sind also verschieden von den Hindernissen, die den Frachtvertragsabschluss hindern, und auch von solchen, die der Ablieferung entgegenstehen.

Treten nun solche Hindernisse ein, welche Antritt oder Fortsetzung der Reise des Guts hindern, so ist es die ganz selbstverständliche, im § 65 E-V-O. und Art. 18 I-Ue-E. noch ausdrücklich ausgesprochene Pflicht der Bahn, den Absender von dem eingetretenen Hindernis zu benachrichtigen und ihn um anderweitige Disposition bzgl. des Guts zu ersuchen. Für den Fall, dass die Fortsetzung der Reise auf einem anderen Wege stattfinden kann, überlässt E-V-O. § 65, Abs. 3 der Eisenbahn die Entscheidung, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, das Gut auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder es anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen. Art. 15, Abs. 3 I-Ue-E. macht dies Belieben der Bahn, wenn die Fortsetzung des Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann, jedoch davon abhängig, dass der Fall einer Betriebsstörung vorliegt. Hat die Bahn aber einmal eine endgiltige Wahl zwischen den ihr hier gegebenen

Möglichkeiten getroffen, so darf sie nicht wieder beliebig davon abweichen.

Abgesehen also von dem soeben besprochenen Ausnahmefall hat die Bahn die Verpflichtung, bei eintretenden Hindernissen den Absender wegen anderweitiger Dispositionen zu benachrichtigen, und sie hat dann diesen Dispositionen Folge zu leisten, wobei aber in Uebereinstimmung mit den Vorschriften der E-V-O. § 64 und des I-Ue-E. Art 15 im § 65 E-V-O. und im Art. 18 I-Ue-E. (Abs. 4) die Einschränkung gegeben ist, dass diese Verfügungsbefugnis des Absenders, für den Fall, dass er mit seiner Verfügung die Person des Empfängers oder den Bestimmungsort ändern will, von der Vorweisung des Frachtbriefduplikats abhängig ist. Es kann also nunmehr der Absender unter Beobachtung der formalen Voraussetzungen des § 64 E-V-O. bzw. des Art. 15 I-Ue-E. jede Verfügung treffen, durch welche die Lage der Eisenbahn nicht erschwert wird.

Aber nicht nur das Recht unbeschränkt Verfügungen zu treffen steht in diesem Falle dem Absender zu, er hat auch gemäss H-G-B. § 428, E-V-O. § 65, I-Ue-E. Art. 18 (Abs. 2 der angezogenen Gesetzesbestimmungen) das Recht vom Vertrage zurückzutreten, muss aber natürlich die Bahn, sofern ihr kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten der Vorbereitung des Transports, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen. Hat der Absender einmal von dem Rechte des Rücktritts Gebrauch gemacht, was er während der Dauer des Hindernisses jederzeit tun kann, und hat er seinen Rücktritt klar und deutlich erklärt, so ist damit jede andere Verfügung über das Gut ausgeschlossen. Der Absender ist an den einmal erklärten Rücktritt gebunden. Es ist klar, dass die Ausübung dieses Rücktrittsrechts ebenfalls unter Vorweisung des Duplikats zu geschehen hat, denn in der Ausübung dieses Rechts liegt ohne Zweifel eine Disposition über das Gut, welche gewöhnlich Empfänger oder Bestimmungsort, vielleicht sogar beides, ändert, da meist die Anweisung erfolgen wird, das Gut da, wo es sich gerade befindet, an den Absender oder dessen

Bevollmächtigten zurückzugeben, oder es an einen anderen als den ursprünglichen Empfänger abzuliefern.

§ 12.

Das oben bereits des näheren erörterte Verfügungsrecht des Absenders bzw. vor allem der Eintritt des Empfängers in das Verfügungsrecht des Absenders ist von grosser Wichtigkeit für die Aktivlegitimation bei der Geltendmachung der aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte. Es ist nämlich nach E-V-O. § 73, Abs. 1, sowie nach I-Ue-E. Art. 26, Abs. 1 aktiv legitimiert nur der, welchem die Verfügungsbefugnis über das Gut zusteht. Bei den hier in Frage kommenden Rechten handelt es sich ausschliesslich um solche, die aus dem Eisenbahnfrachtvertrage, beim I-Ue-E. aus dem internationalen Frachtvertrage, gegenüber der Eisenbahn entspringen, bei denen Absender und Empfänger forderungsberechtigt und aktiv legitimiert, die Eisenbahn dagegen die Verpflichtete, die passiv legitimierte ist, nicht aber handelt es sich um Rechte der Eisenbahn gegenüber Absender und Empfänger. Nur frachtvertragsmässige Rechte stehen hier in Frage, nicht dagegen Rechte, die zwar mit dem Frachtvertrage in Zusammenhang stehen, aber nicht aus demselben selbst sich ergeben.

Mit der oben bereits festgestellten Abgrenzung der Verfügungsmacht zwischen Absender und Empfänger ist bald dieser, bald jener zur Geltendmachung der besprochenen Ansprüche gegen die Bahn berechtigt. Bei einer Besprechung der Bedeutung des Frachtbriefduplikats interessiert hier nur der Absender, da für diesen nur das Duplikat bei der Geltendmachung seiner Verfügungsbefugnisse von Bedeutung ist. Da die Ausübung der Verfügungsbefugnis des Absenders von der Vorweisung des Frachtbriefduplikats — nach E-V-O.

Vgl. zu § 11: Eger, E-V-O. 1901, S. 384 ff., ders. I-Ue-E. 1903, S. 311 ff., ders. Pr. Eisenb.-R. II S. 447 ff., 707 ff.; Gerstner, Eisenb.-Fr.-R. S. 274 ff.; Rosenthal, E-F-R. S. 143 ff.; Schwab, I-Ue-E. S. 190 ff.; Lehmann u. Ring, Komm. II, S. 320 ff.; Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft S. 51.

und H-G-B. im Falle der Ausstellung eines solchen — abhängig ist, so ist es auch durchaus verständlich, dass der § 73, Abs. 2 E-V-O. sowie der Art. 26, Abs. 2 I-Ue-E. die Aktivlegitimation des Absenders an die Vorlegung des Duplikats knüpfen. Für die Vorweisung des Duplikats aber sind hier Ersatzmittel vom Gesetz selbst vorgesehen. Nach E-V-O. § 73, Abs. 2 sowohl wie nach I-Ue-E. Art. 26, Abs. 2 — in der Fassung des Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 — § 64 Betriebsreglement, kann dieVorweisung des Frachtbriefduplikats bzw. des Aufnahmescheins oder einer Bescheinigung der Versandstation, dass eine solche Urkunde nicht ausgestellt sei, ersetzt werden durch die Zustimmung des Empfängers zu der Geltendmachung der Ansprüche des Absenders gegen die Bahn durch denselben, bzw. durch den Nachweis des Absenders, dass der Empfänger die Annahme des Gutes (!) — hierdurch können Schwierigkeiten entstehen, indem man es ev. mit zwei Aktivlegitimierten: dem Empfänger und dem Absender zu tun hat (vgl. § 433, Abs. 2 H-G-B.) — verweigert habe. Diese Vorschrift gilt nach der E-V-O. für die Geltendmachung sowohl der gerichtlichen wie der aussergerichtlichen Ansprüche gegen die Bahn, denn § 73, Abs. 1 E-V-O. sagt nur „zur Geltendmachung". Unter gerichtlicher Geltendmachung ist natürlich nicht allein die Geltendmachung im Prozesswege, die Klage, zu verstehen, sondern auch jede andere Form der gerichtlichen Inanspruchnahme. So Arrestlegung, Pfändung, Widerklage, Einrede usw. Bezüglich der Geltendmachung der aussergerichtlichen Ansprüche (Reklamationen) trifft hier Abs. 3 des § 73 noch die besondere Bestimmung, dass dieselben mit einer Bescheinigung über den Wert des Gutes, und wenn dem Empfänger der Frachtbrief übergeben ist, mit diesem schriftlich anzubringen sind. Im Gegensatz zu dem Wortlaut des § 73 E-V-O. spricht Art. 26 I-Ue-E. nur von der gerichtlichen Geltendmachung. Danach müsste anzunehmen sein, dass bei aussergerichtlicher Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Bahn die Ersatzmittel des Art. 26 nicht Geltung haben könnten, doch darüber wird im Kapitel V der Abhandlung zu sprechen sein. Hier sagt zusätzliche Bestimmung § 64,

Abs. 2 des Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen: Zur Anbringung von aussergerichtlichen Entschädigungsansprüchen ist, insolange der Frachtbrief dem Empfänger nicht übergeben worden ist, der Absender, welcher in diesem Falle das Frachtbriefduplikat der Reklamation beizuschliessen hat, nach Abgabe des Frachtbriefs an den Empfänger aber der letztere berechtigt.

Wenn auch über die Art und Form, in welcher der Absender an Stelle der Vorweisung des Duplikats die Zustimmung des Empfängers zur Geltendmachung der besprochenen Ansprüche zu erweisen hat, weder im I-Ue-E. noch in der E-V-O. etwas bestimmt ist, so wird natürlich zu sagen sein, dass eine deutliche, keinen Zweifel an dem Willen des Empfängers zulassende Erklärung unter allen Umständen erforderlich ist. Selbstverständlich ist die Zustimmung des Empfängers bzw. der Nachweis der Nichtannahme des Gutes nur insoweit erforderlich, als der Absender für die Ausübung seiner Verfügungsbefugnisse der Vorweisung des Duplikats überhaupt bedarf, also nur für die Fälle des § 64, Abs. 1 E-V-O. bzw. Art. 15, Abs. 1 I-Ue-E. Für alle anderen Fälle ist der Absender auch ohne Duplikat verfügungsberechtigt, also auch ohne Duplikat bzw. Zustimmung des Empfängers oder Nachweis der Nichtannahme des Guts aktiv legitimiert.

§ 13.

Gegenüber der besprochenen eminenten Bedeutung des Duplikats für die Verfügungsbefugnisse des Absenders und für seine Aktivlegitimation verschwindet fast die Bedeutung, die ihm zusteht vermöge seiner Natur als ein in den Händen des Absenders zurückbleibendes Papier als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen, sowie über die frankierten Gebühren.

Art. 13, Abs. 1 I-Ue-E. sowie § 62, Abs. 1 E-V-O. gestatten dem Absender das Gut bis zur Höhe des Wertes

---

Vgl. zu § 12: Eger, E-V-O. 1901, S. 459 ff., ders. I-Ue-E. 1903, S. 392 ff., ders. Pr. Eisenb.-R. II, S. 637 ff.; Gerstner, Eisenbahnfrachtr. S. 311 ff.; Rosenthal, gl. Titel, S. 275 ff.; Schwab, I-Ue-E. S. 233 ff.

desselben mit Nachnahmen zu belasten und verpflichten somit die Bahn, mit dem Absender ein Inkassomandat einzugehen. Unter den Nachnahmen werden eigentliche und uneigentliche Nachnahmen unterschieden. Die eigentliche Nachnahme ist eine vom Absender auf den Empfänger im Frachtbrief zur Zahlung angewiesene Geldforderung, die in der Weise auf dem Gute lastet, dass die Bahn dasselbe nur gegen Befriedigung der Forderung an den Empfänger bei Vermeidung eigener Haftung abliefern darf, und die dann nach erfolgter Einziehung von der Bahn dem Absender ausgezahlt wird. Unter uneigentlichen Nachnahmen sind die Barvorschüsse zu verstehen, welche die Bahn sogleich bei der Aufgabe des Guts dem Absender auf dasselbe leistet, z. B. bare Auslagen, Fracht- und Nebengebühren, welche sie für den Absender erlegt bzw. ihm kreditiert und gegen Ablieferung des Guts vom Empfänger einzieht. Nach diesen beiden Arten von Nachnahmen unterscheidet das Frachtbriefformular in zwei gesondertenRubriken „Barvorschüsse“ und „Nachnahme nach Eingang“. Weiter auf die einzelnen Vorschriften betr. Höhe und Auflegung von Nachnahmen überhaupt einzugehen, erübrigt sich, da hier nur das allein interessiert, dass gemäss E-V-O. § 62, Abs. 3 bzgl. des internen Verkehrs, sowie Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen § 51, Abs. 1 zus. Best. bzgl. des externen Verkehrs als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen neben dem Frachtbrief das Duplikat dient. Diese Vorschrift findet ihre Begründung in der Bedeutung, die das Frachtbriefduplikat für den Absender als ein in seinen Händen zurückbleibendes Papier hat; da der Frachtbrief mit dem Gute reist, so kann dem Absender nur die Eintragung in das in seinen Händen bleibende Duplikat als sichere Bescheinigung dienen, die ihm von der Eisenbahn selbst über die Auflegung und Höhe der Nachnahmen erteilt ist. Zwar ist nun in dem Frachtbriefduplikat eine Bescheinigung über die Auflegung und die Höhe der Nachnahmen enthalten, deshalb ist aber ein Dritter, der sich im Besitze des Duplikats befindet, nicht etwa durch Vorzeigung des Duplikats zur Erhebung der Nachnahme legitimiert. Das Duplikat stellt

keine Legitimation der Empfangsberechtigung dar, der Nachnahmebetrag ist nur an den Absender als den Inkassomandanten oder seinen Bevollmächtigten bzw. gesetzlichen Vertreter zu zahlen.

Ebenso wie in dem besprochenen Falle der Auflegung von Nachnahmen dient das Frachtbriefduplikat dem Absender auch als Bescheinigung über die frankierten Gebühren. Was die Gebühren im Eisenbahnfrachtvertrage im allgemeinen anlangt, so haben wir zwei Formen der Frachtzahlung zu unterscheiden. Der Absender kann wählen zwischen der Form der Frankatur d. h. der sofortigen Bezahlung der Fracht bei Aufgabe des Gutes und der Nichtfrankatur d. h. der Auflegung auf den Empfänger. Im Falle der Vorauszahlung der Fracht ist der Frankaturvermerk im Frachtbrief vom Absender auszufüllen. Hat der Absender die Fracht nicht im Voraus bezahlt, so gilt sie ex lege als auf den Empfänger angewiesen. Das eben erwähnte Wahlrecht steht nun dem Absender nicht unbedingt zu, die Bahn kann es ihm nehmen und die Frankierung ohne weiteres vorschreiben, wenn die Güter nach dem Ermessen der Bahn schnell verderben, verliegen oder wegen ihres geringen Wertes die Fracht nicht sicher decken. (Vgl. E-V-O. § 61, Abs. 2, I-Ue-E. Art. 12, Abs. 2, § 50 Betriebsreglement).

Sind die Frachtgelder bei der Aufgabe des Gutes gezahlt, so ist es nicht mehr wie billig, auch dem Absender eine Bescheinigung über diese Zahlung in Händen zu lassen, damit er ev. in der Lage ist, bei zu hoch berechneter Fracht seine Ansprüche unter Bezugnahme auf die ihm bescheinigte Zahlung der Frachtgelder wegen ev. Rückzahlung gegen die Bahn geltend zu machen; denn in den Besitz des Originalfrachtbriefs in den die Gebühren selbstverständlich zuerst eingetragen werden, gelangt der Absender entweder garnicht oder nur mit Schwierigkeiten; dieser kann ihm also als Bescheinigung nicht dienen. Es ist daher durch § 61, Abs. 1 Satz 2 E-V-O. sowie durch Satz 1 des neuen § 5 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 12 I-Ue-E. die Versandstation verpflichtet, im Frachtbriefduplikat die frankierten Gebühren, welche von ihr in den Frachtbrief eingetragen

sind, soweit sie dazu imstande ist, zu spezifizieren. Dadurch ist der Absender sofort in der Lage, die Richtigkeit der Gebühren an der Hand der Spezifikation zu prüfen und die zuviel erhobenen zurückzufordern; daher erklärt auch Satz 2 des § 5 im Fall der Berichtigung der Fracht bei Aufgabe des Gutes die Beibringung des Frachtbriefduplikats zur Geltendmachung von etwaigen Erstattungsansprüchen gegen die Bahn für genügend.

§ 14.

Im § 8 der Abhandlung ist dargetan, dass der Frachtführer sich in dem Frachtvertrage dem Absender gegenüber verpflichtet, das Frachtgut an den Ort der Bestimmung zu bringen und es dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger zu übermitteln. Das Frachtgut wird also von dem Absender dem Frachtführer übergeben, um ihn in die Lage zu setzen, das eingegangene Schuldverhältnis zu erfüllen. Das Frachtgut geht somit aus dem Gewahrsam des Absenders hinüber in den des Frachtführers. Bisher hatte der Absender die tatsächliche Gewalt über das Gut, er hatte demnach nach B-G-B. § 854 den Besitz an dem Gute. Denn Besitz ist das Haben der tatsächlichen Gewalt; und zwar hatte der Absender das Gut bisher in unmittelbarer Gewalt, ihm stand demnach an dem Gute der unmittelbare Besitz und das Eigentum — so der Regelfall — zu. Durch die Uebergabe des Gutes an den Frachtführer nun tritt dieser in Beziehung zu dem Gute. Er hat während der Zeit der Beförderung vor allem die Verwahrungspflicht (custodia), ihm steht eine gewisse Verfügungsgewalt über das Gut zu, denn er hat in erster Linie zu entscheiden, was in diesem oder jenem Falle mit dem Gute zu geschehen hat, er haftet für das Gut, er hat ein Pfandrecht an demselben. Alles dies setzt ein Gewaltverhältnis an dem Frachtgute eine tatsächliche Gewalt

---

Vgl. zu § 13: Eger, E-V-O. 1901, S. 348 ff., ders. I-Ue-E. 1903, S. 203 ff., S. 219 ff., ders. Pr. Eisenbahnr. II, S. 616 ff., S. 729 ff.; Gerstner, Eisenb.-Fr.-R. S. 197 ff., S. 225 ff.; Rosenthal, gl. Titel S. 111 ff.; Schwab, I-Ue-E. S. 140 ff., S. 145 ff.; Knittel, Die Nachnahme im Speditions- und Frachtgeschäft.

voraus. Für den Begriff der tatsächlichen Gewalt ist bei dem Fehlen einer näheren Begriffsbestimmung des Gesetzes auch insbesondere die Verkehrsanschauung massgebend, und diese gibt dem Frachtführer die tatsächliche Gewalt über das Gut. Der Frachtführer ist aber nicht blosser Besitzdiener des Absenders; denn wenn auch der Frachtführer nach den gesetzlichen Bestimmungen in einem solchen Verhältnis zum Absender steht, dass er Weisungen desselben Folge zu leisten hat, so kann doch kein Zweifel darüber sein, dass die Stellung des Frachtführers zum Absender nicht eine derartig abhängige ist, wie sie der § 855 B-G-B. im Auge hat. Man kann unmöglich das Verhältnis, in dem der Frachtführer zum Absender steht, als ein dem Haushalt oder Erwerbsgeschäft ähnliches Verhältnis bezeichnen, dazu ist die Stellung des Frachtführers eine zu selbständige. Der Frachtführer steht vielmehr in einem Verhältnis zum Absender, vermöge dessen er diesem gegenüber auf Zeit zum Besitze berechtigt, bzw. auch verpflichtet ist. Diese Stellung des Frachtführers ist die Stellung, welche das B-G-B. in seinem § 868 vorsieht. Der Frachtführer hat unmittelbaren Besitz am Frachtgute, er ist aber nur Fremdbesitzer oder Besitzmittler, denn er hat zwar das Gut in eigener Gewalt, muss aber nach B-G-B. § 868 einen anderen, nämlich den Absender, als mittelbaren Besitzer über sich anerkennen, er muss insbesondere auch anerkennen, dass dem Absender ein Anspruch auf Herausgabe des Gutes ihm gegenüber zusteht (vgl. B-G-G. § 870). So entsteht ein Doppelbesitz, nicht Mitbesitz, und es können als Besitzer des Frachtguts sowohl der Absender als auch der Frachtführer verklagt werden, die Klage kann aber auch gegen beide gerichtet werden. (Vgl. C-P-O. § 76).

In keinem Besitzverhältnis zum Gute steht der Empfänger. Zwar gibt ihm § 434 H-G-B. das Recht, während der Reise des Gutes alle zur Sicherstellung desselben erforderlichen Massregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zwecke notwendigen Anweisungen zu erteilen doch stellt sich diese beschränkte Verfügungsbefugnis nur als eine mit Rücksicht auf die praktischen Bedürfnisse ge-

gebene Ausnahmebestimmung dar; in irgend welche Besitzbeziehung zum Gute bringt sie den Empfänger nicht. Der Absender bleibt stets auch bei solchen Verfügungen des Empfängers dominus negotii, und diese Verfügungen müssen etwa entgegenstehenden des Absenders ohne weiteres weichen. Die Rechtslage bleibt unverändert auch mit dem Zeitpunkt des Eintreffens des Gutes am Bestimmungsorte. Auch noch nach diesem Zeitpunkt bleibt der Frachtführer Besitzmittler des Absenders, der Empfänger tritt in keine Besitzbeziehung zum Gute. Zwar ist der Empfänger nunmehr nach H-G-B. § 435 (vgl. § 66 E-V-O. und Art. 16 I-Ue-E.) berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen geltend zu machen; er ist insbesondere berechtigt, von dem Frachtführer die Uebergabe des Frachtbriefs und die Auslieferung des Gutes zu verlangen; aber noch immer ist der Absender alleiniger dominus negotii, er ist noch stets in der Lage die Rechte des Empfängers durch entgegenstehende Verfügungen zum Erlöschen zu bringen, wie ihm die angezogenen Gesetzesbestimmungen ausdrücklich zugestehen. Wenn also auch der Empfänger nach der Ankunft des Guts am Bestimmungsorte ein selbständiges Recht auf Herausgabe von Brief und Gut gegen den Frachtführer hat, so tritt er doch deshalb nicht zu dem Frachtführer in ein Verhältnis der im § 868 B-G-B. vorgesehenen Art. Ein solches Verhältnis müsste neubegründet werden, oder der Absender müsste dem Empfänger seinen Anspruch auf Herausgabe zedieren. Neubegründung liegt nicht vor, und wenn auch der Empfänger Gläubiger des Frachtführers wird, so behält doch auch der Absender sein Recht, er scheidet nicht aus und tritt sein Recht nicht an den Empfänger ab. Es liegt also keine Zession im Sinne des § 870 B-G-B. vor. Zweifel über die Besitzverhältnisse am Gute können entstehen im dritten Stadium der Rechtsstellung des Empfängers, wenn gemäss H-G-B. § 433, Abs. 2 (vgl. E-V-O. § 64, I-Ue-E. Art. 15) nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben, oder von dem Empfänger Klage gemäss H-G-B. § 435 bzw.

E-V-O. § 66 bzw. I-Ue-E. Art. 16 gegen den Frachtführer erhoben ist; wenn also der Empfänger nach ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes durch einen dieser Akte das Verfügungsrecht des Absenders zum Erlöschen bringt, und der Frachtführer verpflichtet ist, nur die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls er sich dem Empfänger haftbar macht.

Lehmann sieht hierin einen Traditionsakt in Bezug auf das Gut nicht, weil der Frachtbrief nur Beweisurkunde, nicht Traditionspapier ist. Auch liegt nach des Genannten Ansicht darin nicht notwendig die Erklärung des Frachtführers, dass er nunmehr für den Empfänger als dessen Verwahrer das Gut im Gewahrsam behalten wolle. Zur Annahme eines Verwahrungsvertrages bedarf es vielmehr besonderer Anhaltspunkte. Die Tragweite der Bestimmung des § 433 H-G-B. ist nach Lehmanns Ansicht nur eine obligatorische, indem der Frachtführer nunmehr einer Konterordre des Absenders nicht mehr Folge leisten darf.

Anderer Ansicht sind vor allem Hellwig, Schröder, aber auch Leutke, Frommer, Haase, Hellhof, während Reifenrath und Jäckel die Ansicht Lehmanns teilen.

Nach Lehmann bleibt also auch nach den im § 433, Abs. 2 H-G-B. bezeichneten Zeitpunkt der Absender mittelbarer, der Frachtführer unmittelbarer Besitzer des Frachtguts. Eine Verschiebung in den Besitzverhältnissen tritt demnach erst mit der Uebergabe bzw. Annahme des Gutes ein. In diesem Momente verliert nach den allgemeinen Bestimmungen der Besitzlehre der Absender den mittelbaren, der Frachtführer den unmittelbaren Besitz und der Empfänger wird alleiniger unmittelbarer Besitzer. Die Annahme des Gutes braucht sich jedoch nicht notwendig in der Gestalt der Uebernahme des unmittelbaren Besitzes zu vollziehen, es genügt schon, wenn der Frachtführer mit Willen des Empfängers das Gut bei einem Dritten niederlegt, oder selbst mit dem Empfänger einen Verwahrungsvertrag — unter Verzicht des letzteren auf körperliche Uebergabe des Gutes — schliesst. Dann würde eben der Empfänger mittelbarer Besitzer, und der Verwahrer unmittelbarer werden (z. B. der

Lagerhalter) bzw. bleiben (Frachtführer). Auch steht natürlich nachträgliche Genehmigung einer ohne Mitwirkung des Empfängers erfolgten Ablieferung der Annahme gleich. Nach der entgegengesetzten in der Literatur vertretenen Meinung erlischt der mittelbare Besitz des Absenders, noch ehe der unmittelbare Besitz des Frachtführers aufhört um dem mittelbaren Besitz des Empfängers Platz zu machen, wenn nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von diesem die Klage gegen den Frachtführer (die Bahn) erhoben ist. Der Hauptvertreter dieser Ansicht, Hellwig, dessen Ausführungen sich die übrigen im wesentlichen anschliessen, konstruiert diesen Vorgang wie folgt:

Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass der Empfänger sofort Besitz und Eigentum am Frachtgute erlangen würde, wenn der Absender ihm seinen Anspruch auf Herausgabe, der ihm gegen den Frachtführer zusteht, zedieren würde. Nun kann das alteri stipulari dazu benutzt werden, um das dem Stipulanten zustehende Recht auf Leistung einem Dritten ohne sein Wissen und Willen und ohne Vereinbarung mit ihm in ähnlicher Weise zu verschaffen wie durch Zession. Der hierzu erforderliche Tatbestand ist also:

1. Vereinbarung zwischen Gläubiger und Schuldner auf Leistung an einen Dritten und
2. eine Tatsache, welche das Recht des Dritten unwiderruflich und also ausschliesslich macht.

Wird also der Dritte durch den ersten Akt zwar bereits berechtigt, so bewirkt erst der zweite Rechtsakt die Alleinberechtigung. Der erste Akt ist also beim Frachtgeschäft der Abschluss des Frachtvertrages zwischen Absender und Frachtführer, den zweiten Akt stellen die im § 433, Abs. 2 H-G-B. angegebenen Rechtsakte dar.

Der Empfänger hat bereits von dem Augenblicke der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung an das Recht auf Auslieferung des Gutes. Die Uebergabe des Briefes kann ihm also dies Recht nicht erst verschaffen. In dem Frachtbrief nun ist ausser der Beurkundung des Frachtvertrages die an die Adresse des Empfängers gerichtete Willens-

erklärung enthalten: „Sie empfangen“. Diese Willenserklärung lässt der Absender dem Empfänger zukommen. Der Inhalt der Erklärung „Sie empfangen“ kann nur bedeuten, dass der Empfänger empfangsberechtigt, und zwar, da er dies bereits seit der Ankunft des Gutes ist, dass er ausschliesslich empfangsberechtigt sein soll. Der Absender übermittelt somit dem Empfänger die Erklärung des Verzichts auf sein Verfügungsrecht, und dieser Verzicht wirkt nach dem Gesetze als einseitige Willenserklärung des Absenders von dem Momente ihres Zuganges an den Empfänger.

Wenn § 433, Abs. 2 H-G-B. das Verfügungsrecht des Absenders schon mit der Erhebung der Klage auf Auslieferung von Brief und Gut erlöschen lässt, so rechtfertigt sich nach Hellwigs Ansicht diese Bestimmung aus einer für das gemeine Recht speziell für die Verträge zu gunsten Dritter vielfach vertretenen Auffassung, die sich in das Rechtsbewusstsein der Handelskreise eingelebt habe.

Durch die im § 433, Abs. 2 H-G-B. angegebenen Rechtsakte hat also der Absender unter Verzicht auf sein Recht auf Herausgabe dem Empfänger ein ausschliessliches Recht gleichen Inhalts, mithin den ausschliesslichen Anspruch auf Herausgabe verschafft, und auf dieses Verschaffen kommt es nach Hellwigs Ansicht allein an. Hellwig erachtet also das Verschaffen des Anspruches auf Herausgabe als der Zession des Anspruches völlig gleichwertig. Es erlangt also nunmehr nach der Hellwig'schen Ansicht der Empfänger, der durch die Rechtsakte aus § 433, Abs. 2 H-G-B. den ausschliesslichen Anspruch auf Herausgabe verschafft — zediert — erhalten hat, in Gemässheit der §§ 870 und 931 B-G-B. Besitz und Eigentum an dem Gute, sobald natürlich die für den Eigentumsübergang erforderliche Einigung zwischen Absender und Empfänger vor sich gegangen ist.

Dem gegenüber ist mit Lehmann zu sagen: Die von Hellwig angenommene Analogie geht über die ratio legis der §§ 870 und 931 B-G-B. hinaus.

Nach B-G-B. § 870 kann der mittelbare Besitz auf einen anderen übertragen werden dadurch, dass diesem der

Anspruch auf Herausgabe abgetreten wird, und nach B-G-B. § 931 kann die zur Eigentumsübertragung neben der Einigung erforderliche Uebergabe ebenfalls durch die Abtretung des Herausgabeanspruchs ersetzt werden. Eine solche Abtretung nun geschieht nach den Vorschriften des B-G-B. durch Vertrag, und zwar durch Vertrag zwischen dem Zedenten und dem Zessionar. Zwar hat der Empfänger einen Anspruch auf Herausgabe, aber er hat diesen Anspruch nicht auf Grund eines besonderen Abtretungsvertrages mit dem Absender, sondern er hat diesen Anspruch auf Grund des ursprünglichen Frachtvertrages zwichen dem Absender und dem Frachtführer. Und zwar hat der Empfänger diesen Anspruch nach ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes — § 435 H-G-B. — schon mit der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung, nicht erlangt er diesen Anspruch erst durch die Uebergabe des Briefes, welche nur ergänzend hinzutritt und den Anspruch des Empfängers unwiderruflich macht. Zudem erfordert die Abtretung ein völliges Ausscheiden des Zedenten und Eintreten des Zessionars an dessen Stelle — B-G-B. § 398. — Davon kann aber beim Frachtvertrag keine Rede sein, denn der Absender behält weiter sein Recht, die Herausgabe des Gutes an den Empfänger zu verlangen, auch tritt der Absender wieder voll und ganz in seine frühere Stellung ein, wenn der Empfänger mit seiner Klage nicht durchdringt oder dieselbe nachträglich zurücknimmt, oder den Frachtbrief dem Frachtführer wieder zurückgibt (vgl. S. 37 d. Abh.). Es liegt also weder in der Uebergabe des Briefs, noch weniger aber in der Anstellung der Klage eine Abtretung des Herausgabeanspruchs im Sinne der §§ 870 und 931 B-G-B. Bei Abtretung des Herausgabeanspruchs kann es sich nur um eine Abtretung durch Vertrag, und zwar durch Vertrag zwischen Abtretendem und Abtretungsempfänger (Absender und Empfänger) handeln, niemals um ein Verschaffen des Herausgabeanspruchs auf andere Weise, also durch Vertrag zwischen dem Abtretenden und einem Dritten (Absender und Frachtführer) und Hinzutreten anderer Rechtsakte (Uebergabe des Frachtbriefs bzw. Anstellung der Klage). In den im § 433, Abs. 2 bezeichneten Akten liegt

also eine Uebertragung des mittelbaren Besitzes durch Abtretung des Herausgabeanspruchs an den Empfänger nicht. Der Absender bleibt bis zur Uebernahme des Gutes durch den Empfänger mittelbarer Besitzer, und der Frachtführer besitzt weiter für den Absender.

Eine Besitzübertragung gemäss B-G-B. § 854, Abs. 2 ist natürlich beim Transportvertrag nicht denkbar.

Was den Eigentumsübergang am Frachtgute anlangt, so wird der Empfänger gemäss B-G-B. § 929 Satz 1 Eigentum am Gute erwerben, wenn er den mittelbaren oder unmittelbaren Besitz am Gute erlangt hat, und Absender und Empfänger darüber einig sind, dass das Eigentum an dem Gute übergehen solle.

Da nach dem Gesagten der Empfänger Besitz am Gute erst mit dem Momente erwirbt, in welchem ihm das Gut ausgehändigt, oder mit seinem Wissen und Willen von dem Frachtführer für ihn in Verwahrung genommen oder bei einem Dritten deponiert ist, so wird der Empfänger Eigentümer in diesem Augenblicke, wenn die Einigung vorhergegangen ist, und er wird Eigentümer, wenn dies nicht der Fall ist, erst in dem Momente, in welchem die Einigung erfolgt, vorausgesetzt, dass das Gut einem früheren Eigentümer nicht gestohlen worden, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen war (B-G-B. § 935).

Brevi manu traditio und constitutum possessorium scheiden begrifflich als Eigentumserwerbsarten im Falle der Versendung aus.

Die Rechtsverhältnisse bleiben die gleichen, wenn ein Frachtbriefduplikat nicht ausgestellt ist, oder ein solches zwar ausgestellt, aber vom Absender dem Empfänger nicht übergeben worden ist. In diesen Fällen kann sich natürlich an Besitz- und Eigentumsverhältnissen am Gute nichts ändern; das Duplikat entfaltet in dieser Hinsicht keine Wirkungen. Wie ausgeführt verdankt das Duplikat seine Entstehung dem Bestreben, den Empfänger gegen nachträgliche Verfügungen des Absenders zu sichern; als Traditionspapier sollte es nicht dienen, es hat nicht die Eigenschaften von Konnossement oder Ladeschein. Trotzdem verleiht es dem Empfänger, der

sich das Duplikat vom Absender hat übergeben lassen, nicht unbedeutende Rechte. Bringen nun diese Rechte den Empfänger in eine Besitzbeziehung zu dem Frachtgute? —

Dazu sagt Frommer:

Hat der Empfänger das Duplikat vom Absender übergeben erhalten, so ist der Absender nicht mehr allein verfügungsberechtigt, sondern er ist an die Mitwirkung des Empfängers gebunden. Nur übereinstimmenden Anweisungen beider ist die Bahn zu folgen verpflichtet (§ 73 E-V-O.). Das Recht zu Verfügungen, das bisher dem Absender allein zustand, haben jetzt beide gemeinsam. Die Uebergabe des Duplikats bedeutet also die Einräumung des Mitverfügungsrechts. In dem Verfügungsrecht mitinbegriffen ist das Forderungsrecht, das für den mittelbaren Besitz des Absenders begrifflich notwendig ist. Der Absender hat es nicht verloren, aber er kann es nicht mehr allein ausüben, er ist an die Mitwirkung des Empfängers gebunden. Denn steht diesem das Verfügungsrecht zu, so steht ihm auch das Forderungsrecht zu. Damit tritt der Empfänger in das Verhältnis der im § 868 B-G-B. erforderten Art zu der unmittelbar besitzenden Bahn ein, er erhält mittelbaren Besitz. Mittelbaren Besitz hat aber auch der Absender, denn er hat ja sein Verfügungsrecht nicht verloren, Absender und Empfänger sind also beide mittelbare Besitzer, und zwar derart, dass keiner ohne den anderen seinen mittelbaren Besitz verwerten kann, d. h. sie sind mittelbare Mitbesitzer. (So auch Schröder und Leutke). Der Empfänger erwirbt also durch die Erlangung des Duplikats Mitbesitz am Gute.

Gegen die Ansicht Frommers wendet sich Reifenrath. Nach seiner Meinung erwirbt der Empfänger, welchem das Duplikat vom Absender übergeben ist, eine Anwartschaft auf den demnächstigen Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrage, welche ihm durch Verfügungen des Absenders nicht mehr entzogen werden können; denn die Eisenbahn darf, wenn sie pflichtgemäss handelt, Verfügungen des Absenders ohne Vorlegung des Duplikats nicht befolgen, widrigenfalls sie dem Empfänger schadensersatzpflichtig wird. Andererseits erwirbt aber der Empfänger durch Aushändigung des

Duplikats nicht das Verfügungsrecht des Absenders und kein eigenes Recht auf Auslieferung des Gutes. Das Gut ist vielmehr neutral. Der Empfänger erhält ein Mitverfügungsrecht nicht, er erhält damit auch nicht das Forderungsrecht, das in dem Verfügungsrecht des Absenders mitinbegriffen ist. Der Empfänger wird also nicht zum mittelbaren Besitzer gemäss § 870 B-G-B. Absender und Empfänger werden nicht mittelbare Mitbesitzer. Ob der Absender durch Uebergabe des Duplikats dem Empfänger den mittelbaren Besitz gemäss § 870 B-G-B. einräumen will, muss vielmehr in jedem einzelnen Falle geprüft werden. Dies ohne weiteres anzunehmen liegt nach Reifenraths Ansicht kein Grund vor, zumal der Zweck des Duplikats darin liege, als Sicherungsmittel für den Empfänger zu dienen, nicht als Traditionspapier.

So auch im allgemeinen Günther.

Auch nach der Meinung von Haase ist in der Uebersendung des Duplikats an den Empfänger bzw. Einholung der Zustimmung des Empfängers von seiten des Absenders zu nachträglichen Verfügungen die Einräumung des Mitbesitzes nicht zu erblicken. Es hiesse, wie Haase ausführt, die Tragweite des durch § 73 E-V-O. mit dem Besitze des Duplikats für den Empfänger verknüpften Zustimmungsrechts zu sehr ausdehnen, wollte man dem Empfänger auf Grund des § 73 E-V-O. einen Mitbesitz am Gute zugestehen. Die Uebergabe des Duplikats habe vielmehr lediglich die Wirkung, dass der Absender von der Uebergabe an in der Verfügung über das Gut beschränkt sein solle. Der Empfänger soll durch die Uebergabe des Duplikats nur eine nicht mehr entziehbare Anwartschaft auf den Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrage haben. Der Besitz jedoch verbleibe dem Absender. Auch der Wortlaut des Gesetzes spreche gegen die Annahme eines selbständigen Besitzes des Empfängers, denn es rede nur von einer Verfügung des Absenders, nicht aber von einer solchen des Empfängers. Es bleibe also auch für den Fall, dass sich das Duplikat beim Empfänger befinde, der Absender alleiniger mittelbarer Besitzer des Gutes.

Wie oben ausgeführt ist der Absender durch Uebergabe des Duplikats an den Empfänger in der Ausübung seines Verfügungsrechts in erheblichem Masse beschränkt. Wenn er verfügen will, so muss er sich das Duplikat vom Empfänger zurückgeben lassen, oder dessen Zustimmung zu seiner Verfügung beibringen (vgl. § 16 d. Abh.). Damit tritt der Absender allerdings in ein gewisses Abhängigkeitsverhältnis zum Empfänger; man kann aber nicht sagen, dass der Empfänger dadurch das Mitverfügungsrecht am Gute erhält. Verfügen kann nur der Absender, dies entspricht auch dem Wortlaut des Gesetzes; zu der Verfügung des Absenders ist eine Mitwirkung des Empfängers insofern allerdings nötig, als er entweder dem Absender das Duplikat zurückgeben oder zu der Verfügung des Absenders seine Zustimmung erteilen muss, darin liegt aber nicht ein Verfügen in gemeinsamem Zusammenwirken mit dem Absender. Wie im § 16 d. Abh. erörtert ist, muss dem Absender sogar das Recht zugestanden werden, auch ohne Vorweisung des Duplikats oder Zustimmung des Empfängers, und ohne dass durch Befolgung einer solchen Verfügung die Bahn dem Empfänger schadensersatzpflichtig wird, verfügen zu dürfen. Sollte der Empfänger Verfügungsrecht mit Uebergabe des Duplikats erhalten haben, so könnte man dem Absender dies Recht ohne Zweifel nicht zugestehen. Wenigstens müsste dann die Bahn dem Empfänger stets haften, da sie ja dann nur übereinstimmenden Anordnungen des Absenders und des Empfängers Folge leisten dürfte. Wenn es also auch an sich richtig ist, dass das Verfügungsrecht das Forderungsrecht einschliesst, so steht doch dies Forderungsrecht dem Empfänger, der ein Mitverfügungsrecht nach dem Gesagten nicht hat, nicht zu. Der Frachtführer tritt also nicht auch zum Empfänger in ein Verhältnis der im § 868 B-G-B. bezeichneten Art. Der Empfänger ist demnach durch die Uebergabe des Duplikats nicht zum mittelbaren Besitzer geworden. Es bleibt vielmehr allein der Absender mittelbarer Besitzer, bis der Empfänger das Gut angenommen, oder der Frachtführer es für ihn in Verwahrung genommen oder bei einem Dritten für den Empfänger mit dessen Willen depo-

niert hat. Demgemäss bleibt es bzgl. des Eigentumsüberganges bei dem S. 53 d. Abh. Gesagten. Dadurch dass die Bahn mit der oben schon angedeuteten Einschränkung dem Empfänger schadensersatzpflichtig wird, falls sie Anweisungen des Absenders ohne Vorweisung des Duplikats oder Nachweis der Zustimmung des Empfängers zu verlangen befolgt, ist dem Empfänger allein eine durch Verfügungen des Absenders nicht mehr entziehbare Anwartschaft auf den demnächstigen Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrag eingeräumt. Denn diese Rechte muss der Empfänger nun erwerben, wenn auch ev. nur in der Form des Schadensersatzes, es sei denn, dass nach dem oben und im § 16 d. Abh. Ausgeführten ein Fall vorläge, in welchem eine Schadensersatzpflicht aus einer ohne Vorweisung des Duplikats bzw. Zustimmung des Empfängers befolgten Verfügung nicht Platz greifen könnte.

Das Duplikat soll eben nur ein Sicherungsmittel für den Empfänger sein, es will und soll nicht in irgend einer Weise als Traditionspapier dienen.

Natürlich ist es nicht ausgeschlossen, dass der Absender dem Empfänger durch Uebergabe des Frachtbriefduplikats seinen Anspruch auf Herausgabe völlig abtreten und ihm so gemäss § 870 B-G-B. den mittelbaren Besitz einräumen, bzw. ihm sofort, falls die Einigung vorausgegangen ist, Eigentum nach § 931 B-G-B. übertragen will. Dies wird aber stets unter den Parteien ausdrücklich zu vereinbaren sein.

Es ist allerdings möglich, dass dem Frachtbriefduplikat in einem späteren Stadium der Entwicklung durch Gesetzgebung der Charakter eines Traditionspapiers, ähnlich dem Ladeschein, beigelegt wird. Doch erscheint es ausgeschlossen, dass sich diese Wandelung, wie Leutke im Anschluss an Pappenheim meint, im Wege des Gewohnheitsrechts vollzieht, selbst wenn wirklich, wie Leutke anführt, der Handelsstand schon gegenwärtig der Annahme ist, dass ein Frachtbriefduplikat wie der Ladeschein Repräsentant der Ware ist. Die Bildung eines solchen Gewohnheitsrechts contra leges, die an sich denkbar ist, und der nach dem Stande der heu-

tigen Reichsgesetzgebung durchaus nichts entgegensteht, dürfte mit Rücksicht darauf, dass sich ein solches Gewohnheitsrecht im Gebiete des ganzen deutschen Reichs einheitlich bilden müsste, insbesondere aber mit Rücksicht auf die ablehnende Haltung, die das Reichsgericht gegenüber der Bildung eines Gewohnheitsrechts einnimmt, kaum jemals erfolgen.

Kapitel V.

§ 15.

Bei der ungemein wichtigen Stellung, die das Frachtbriefduplikat als Erfordernis für die Verfügungsbefugnisse des Absenders hat, entsteht naturgemäss die Frage, was geschieht, wenn das Duplikat verloren gegangen ist? Ist dann der Absender aller seiner Rechte bar, der Willkür und Gnade der Bahn preisgegeben? Was wird überhaupt mit dem Gut, da ja weder der Absender noch der Empfänger verfügen kann? Kann das Duplikat also ev. durch andere Nachweise z. B. Zustimmung des Empfängers zu der Verfügung des Absenders, Nachweis, dass das Duplikat verloren ist, Amortisation ersetzt werden?

E-V-O. sowohl wie H-G-B. und I-Ue-E. lassen bedauerlicherweise diese ganz ausserordentlich wichtige Frage offen.

Die Literatur hat die Frage nicht einheitlich beantwortet, sich vielmehr in zwei sich heftig bekämpfende und widersprechende Gruppen geteilt.

Die eine Gruppe geführt von Eger, zu der Gerstner, Rosenthal und auch Leutke gehören, ist der Ansicht, dass ein Ersatz des Duplikats nicht möglich ist, und dass nur in dem vom Gesetz ausdrücklich zugelassenen Falle des Art. 26

Vgl. zu § 14: Lehmann u. Ring, Komm. S. 311, 337 ff., 345; Hellwig, Verträge auf Leistung an Dritte S. 330, 344, 448 ff.; Frommer, Diss. S. 49 ff., 55 ff., 77.; Haase, Diss. S. 5 ff., 14 ff., 20 ff., 60; Reifenrath, Diss. S. 18 ff., 38 ff., 51 ff.; Günther, Diss. S. 39; Hellhof, Diss. S. 13, 25 ff.; Schröder, D. Eigentumsübergang b. vers. Sachen, S. 43; Leutke, D. Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft S. 23, 38 ff., 100, 107 ff.; Jäckel, D. Dtsch. Frachtbriefrecht S. 17, 61, 66, 67, 69, 72. § 16 d. Abh.

I-Ue-E. bzw. § 73 E-V-O. eine Ausnahme vorgesehen sei. Sie halten sich streng an die Worte des Art. 15 I-Ue-E. bzw. § 64 E-V-O.: „Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig". Sie schliessen gerade aus der ausdrücklichen Vorschrift des Art. 26 I-Ue-E. bzw. § 73 E-V-O. und aus dem Umstande, dass bei Besprechung des Art. 26 für den internationalen Frachtverkehr eine Aufnahme der Bestimmung dieses Artikels in den Art. 15 in Anregung gebracht wurde, aber nicht zur Ausführung gelangte, dass das Gesetz nur in diesem einen Falle eine Ausnahme hat zulassen, in allen anderen Fällen aber die Pflicht zur Vorweisung des Duplikats bei Verfügungen des Absenders hat gewahrt wissen wollen.

Nach der Ansicht der Genannten gibt es nur ein Mittel, die Vorweisung des etwa verloren gegangenen Duplikats zu ersetzen, und zwar die gerichtliche Kraftloserklärung; nur die Amortisationsurkunde soll hiernach imstande sein, an die Stelle des Duplikats zu treten.

Anderer Meinung sind Hellwig, Staub, Düringer und Hachenburg, Schwab und Lehmann.

Düringer und Hachenburg meinen bzgl. der E-V-O., dass die Zustimmung des Empfängers zu Verfügungen des Absenders, wenigstens dann, wenn nachgewiesen würde, dass das Duplikat nicht vorgelegt werden könne, die Vorweisung des Duplikats ohne weiteres ersetze. Auch wenn im § 64 E-V-O. nichts darüber gesagt sei, so müsse doch auch für diesen Fall die Vorschrift des § 73 E-V-O. gelten. Auch könne die Verfügungsbeschränkung durch Vorweisung des Duplikats nicht Geltung haben, wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert habe. Hellwig und Staub gehen ebenfalls davon aus, dass das Frachtbriefduplikat dem Interesse des Empfängers diene. Hellwig beruft sich insbesondere auf die Vorschrift, dass die Bahn nur dem Empfänger, dem der Absender das Duplikat übergeben hat, schadensersatzpflichtig wird, wenn sie Verfügungen des Absenders, ohne Vorweisung des Duplikats zu verlangen, beachtet. Nach Staub's und Hellwig's Ansicht kann daher der Absender bei Verlust des Duplikats schon während des

Transports ohne Vorweisung des Duplikats giltig verfügen, wenn er Nichtannahme des Duplikats durch den Empfänger oder dessen Zustimmung zu der Verfügung oder nur den Verlust des Duplikats nachweist, und letzterenfalls ev. dem Frachtführer wegen der ihm etwa drohenden Nachteile Sicherheit leistet (Hellwig beruft sich zur Unterstützung seiner Ansicht auf die §§ 333 und 242 B-G-B.). Staub und Hellwig halten eine Kraftloserklärung des Duplikats nicht für möglich. Sollte der Empfänger die Zustimmung verweigern, obwohl er das Duplikat nicht erhalten hat, so ist nach Hellwigs Meinung eine negative Feststellungsklage gegen ihn zulässig, und zwar dahin, dass er das Duplikat nicht erhalten habe. Auch sagt Hellwig, dass der Absender durch Erwirken einer einstweiligen Verfügung verhindern könne, dass das Gut in die Hände des Empfängers gelangt. Ebenso geht Schwab davon aus, dass das Duplikat im Interesse des Empfängers geschaffen sei, und dass es daher, wenn er sich gegen Verfügungen des Absenders sichern wolle, seine Sache sei, sich das Duplikat vom Absender aushändigen zu lassen. Schwab führt aus, wenn der Empfänger dies nicht getan habe, so entfalle jeder Rechtsgrund dafür, den Absender, welcher das Duplikat verloren hat, seines Verfügungsrechts zu berauben, da an dessen Ausübung oder Nichtausübung ja dann niemand mehr ein rechtliches Interesse haben könne. Schwab hält also die Bahn zur Ausführung von Verfügungen des Absenders auch ohne Vorweisung des Duplikats für verpflichtet, wenn der Absender glaubwürdig nachweist, dass das Duplikat verloren bzw. dem Empfänger nicht übergeben sei. Dies aber lasse sich am leichtesten durch eine zustimmende Erklärung des Empfängers beweisen. Sollte der Absender weder das Duplikat noch den Beweis des Verlustes noch die Zustimmung des Empfängers beibringen können, so bleibt nach Schwabs Ansicht nichts weiter übrig, als sich mit der Bahn zu verständigen, die vielleicht gegen Sicherstellung die Verfügung anzunehmen bereit ist. Auch Lehmann hält im Falle des Verlustes des Duplikats die Zustimmung des Empfängers zu der Verfügung des Absenders für genügend.

§ 16.

Praktische Anwendbarkeit muss das Leitmotiv für jeden Gesetzgeber bei der Schaffung neuer Normen sein. Ein Gesetz, das nicht unbedingt und überall praktisch anwendbar ist, wirkt hemmend auf die Entwicklung der Verhältnisse, für die es geschaffen ist. Insbesondere aber ein Frachtrecht, das dem praktischsten aller Gebiete des Lebens, dem Handel, zu dienen bestimmt ist, würde direkt schädigend wirken, wenn seine praktische Anwendbarkeit in irgend einem Punkte in Frage gestellt wäre. Um eine Sicherheit in dem Handelsverkehre herbeizuführen, und damit einem tief empfundenen praktischen Bedürfnisse zu dienen, nicht um den Verkehr zu hemmen, ist das Frachtbriefduplikat geschaffen worden. Der Gedanke, der die Gesetzgeber dabei geleitet hat, ist der gewesen, den Empfänger zu sichern gegen Verfügungen des Absenders während der Reise des Guts, und zwar dadurch, dass sie diese Verfügungsbefugnis des Absenders knüpften an die Vorweisung des Duplikats. Nur die Ausübung des Verfügungsrechts sollte beschränkt werden, das Verfügungsrecht selbst dem Absender weiter uneingeschränkt zustehen.

Ein Interesse am Duplikat also, an seinem Besitz, hat nur der Empfänger, nicht der Absender; dieser wird sich nicht unnötig Beschränkungen auferlegen wollen, und der Bahn kann es gleichgiltig sein, ob der Absender nachträgliche Verfügungen trifft, sie wird ja für ihr dadurch erwachsende Kosten entschädigt. Die fakultative Natur des Duplikats im nationalen Frachtrecht spricht ganz besonders dafür, dass es nur dem Interesse des Empfängers zu dienen bestimmt ist. Wenn also im nationalen Verkehr die Ausstellung eines Duplikats verlangt wird, so wird dieses Verlangen auf eine Abmachung zwischen Absender und Empfänger zurückzuführen sein, gemäss deren sich letzterer Uebergabe des Duplikats ausbedungen hat, um sich gegen Verfügungen des Absenders zu sichern. Der Gedanke, den Empfänger zu schützen, nicht den Absender unnütz zu beschweren, liegt sinngemäss auch dem I-Ue-E. bei den bezüglichen Bestimmungen zugrunde. Wenn auch nach I-Ue-E.

in jedem Falle dem Absender ein Duplikat ausgestellt wird, so ist doch der Gedanke auch hier der, dass der Empfänger sich nunmehr das Duplikat übersenden lässt, um sich gegen lästige Verfügungen des Absenders zu sichern. Will der Empfänger dies nicht, hat er kein Interesse daran, ob der Absender während der Reise des Gutes Verfügungen trifft, so wird er im nationalen Verkehr garnicht auf Ausstellung eines Duplikats dringen, im internationalen Verkehr es sich nicht übergeben lassen. Hat also so der Empfänger auf eine Sicherung verzichtet, so hat niemand mehr ein Interesse an den Verfügungen des Absenders. Darum sagen sowohl H-G-B. wie E-V-O. und I-Ue-E. ausdrücklich, dass nur dem Empfänger ein Schadensersatzanspruch gegen die Bahn, welche Verfügungen des Absenders ohne Vorweisungen des Duplikats zu verlangen beachtet, zusteht, welchem das Duplikat vom Absender übergeben worden ist, nicht aber dem, der es auf andere Weise als durch Uebergabe seitens des Absenders in seine Hand bekommen hat.

Sollte also der Absender das Duplikat verloren haben, so wird er trotzdem giltig verfügen können, und die Bahn wird verpflichtet sein, diese Verfügungen zu beachten, wenn er ordnungsgemäss und glaubwürdig nachweist, dass der Empfänger auf Annahme des Duplikats verzichtet habe. Man wird aber auch weitergehen können: Der Absender wird auch dann wirksam verfügen können, wenn dem Empfänger das Duplikat übergeben ist, und dieser seine Zustimmung zu der Verfügung des Absenders erteilt, und der Absender sie glaubwürdig nachweist. Denn wenn der Berechtigte zustimmt, so hat niemand ein rechtliches Interesse daran, den Absender in seiner Verfügungsbefugnis zu beschränken. Man sollte zwar meinen, hier könnte der Absender stets das Duplikat vorlegen, denn wenn der Empfänger zustimmt, so wird er es ihm ohne weiteres zusenden. Dies ist an sich richtig, doch wird das Interesse an einer Verfügung (man denke an Transporthindernisse) meist schon vorüber sein, wenn das Duplikat endlich von dem vielleicht sehr entfernt wohnenden Empfänger eintrifft. Das Gesagte gilt sowohl für Verfügungen aus § 64 E-V-O. bzw. Art. 15

I-Ue-E., wie auch natürlich für Verfügungen bei Abnahme- und Transporthindernissen. Speziell bei letzteren wäre es ausserordentlich rigoros, wollte man den Absender, der das Duplikat vielleicht ohne seine Schuld verloren hat, der Willkür der Bahn überlassen. Hier wird der Empfänger gewiss auch gern seine Zustimmung zu Verfügungen des Absenders erteilen.

Dieser Auslegung der formalen Verfügungsbeschränkung des Absenders durch Erfordern des Duplikats steht es nicht entgegen, wenn § 64, Abs. 7 E-V-O. und Art. 15, Abs. 7 I-Ue-E. sagen: „Jede in anderer Form gegebene Verfügung ist nichtig". Es ist nicht nötig, wie es Schwab tut, hier anzunehmen, dass dieser Satz einen falschen Platz habe und eigentlich zwischen den ersten und zweiten Satz des vorhergehenden Absatzes gehöre: jede Verfügung ist vielmehr eben nichtig, wenn die Vorweisung des Duplikats nicht erfolgt, bzw. nicht ein Ersatz, wie er sich aus der Fassung des § 64 bzw. Art. 15 unzweifelhaft ergibt, vorgelegt wird, und die sonstigen oben besprochenen Formvorschriften nicht gewahrt sind. Wenn Abs. 6 des § 64 bzw. Art. 15 vorschreibt, dass die Verfügung auf dem vorzulegenden Duplikate zu wiederholen sei, so wird hier zu sagen sein, dass an Stelle der Wiederholung auf dem Duplikat eine solche auf dem vorgelegten Surrogat oder eine besondere Bescheinigung über die Verfügung zu erteilen ist. Dieser Auslegung steht ferner nicht die Fassung des § 73, Abs. 2 bzw. Art. 26, Abs. 2 entgegen, die allein einen Ersatz des Duplikats durch Nachweis der Zustimmung des Empfängers bzw. der Nichtannahme des Gutes vorsehen. Hier ist auch eine besondere Bestimmung über etwaigen Ersatz des Duplikats nötig gewesen, da hier nicht, wie im § 64, Abs. 2 bzw. Art. 15, Abs. 2 ein so deutlicher Anhaltspunkt für die Auslegung, die der Gesetzgeber dem formalen Erfordernisse der Vorweisung des Duplikats geben wollte, vorhanden ist. Darum weil eben der Art. 15 deutlich genug sich über einen Ersatz des Duplikats ausdrückt, konnte auch die Kommission bei Beratung des Art. 26 die Annahme einer ähnlichen Bestimmung über Ersatz des Duplikats für den Art. 15 ab-

lehnen. Es kann im Gegenteil die Fassung des Art. 26 und somit auch die des § 73 die im Text vertretene Ansicht nur stützen, dass ein Ersatz des Duplikats, wie vorher besprochen, möglich ist; denn warum sollte das Gesetz einen solchen Ersatz in einem Falle zulassen, während es ihn in anderen Fällen, wo er oft ebenso dringend nötig sein wird, verweigert, zumal sich der besprochene und hier auch vorgesehene Ersatz durch Nachweis der Zustimmung des Empfängers direkt aus dem Sinn, den die Vorweisung des Duplikats haben soll, ergibt. Darum können wir sagen, dass hier bei Art. 26 und § 73 auch bei nicht ausdrücklicher Erwähnung der Nachweis zuzulassen ist, dass der Empfänger die Annahme des Duplikats verweigert habe; denn dieser Ersatz liegt auch begründet in der Natur des Duplikats als Sicherungsmittel des Empfängers. Wir können aber andererseits auch rückschliessend sagen, dass bei Verfügungen aus Art. 15 bzw. § 64 im allgemeinen und dementsprechend bei Verfügungen bei Abnahme- und Transporthindernissen im besonderen der Nachweis der Nichtannahme des Guts ein genügender Ersatz für Vorweisung des Duplikats ist; denn es hiesse den Absender der Willkür des Empfängers preisgeben, wollte man ihn zwingen, den Empfänger, der das Duplikat in Händen hat und die Herausgabe desselben und die Annahme des Gutes verweigert, erst auf seine Zustimmung oder auf Herausgabe des Duplikats zu verklagen. Unterdessen wäre die Ware auch höhstwahrscheinlich schon verdorben. Es kann ja auch dem Empfänger, der die Annahme des Gutes verweigert, also mit demselben nichts zu tun haben will, ganz gleichgiltig sein, was nunmehr mit dem Gute geschieht, und welche Verfügungen der Absender trifft.

Als Gegenbeweis, dass ein Ersatz des Duplikats nur in dem vom Gesetz angegebenen Falle möglich ist, kann auch nicht der Umstand angeführt werden, dass Art. 26 I-Uc-E. nur davon spricht, dass bei gerichtlicher Inanspruchnahme der Bahn der Ersatz des Art. 26 Platz greifen kann, bei aussergerichtlicher Inanspruchnahme folgegemäss nicht Platz greifen darf. Es handelt sich hier vielmehr

offenbar um einen Redaktionsfehler des Gesetzes, um ein Vergessen seitens der Gesetzgeber. Die Möglichkeit solcher Ungenauigkeiten und ihr Vorkommen ist nicht aussergewöhnlich und wird niemand bestreiten.

Das Resultat der Besprechung über den Ersatz des Duplikats ist also:

Hat der Absender das Duplikat, so wird er es vorlegen und kann verfügen: hat er es nicht und hat es der Empfänger, kann dieser es aber nicht rechtzeitig dem Absender zusenden, so genügt die Zustimmung des Empfängers zu der Verfügung des Absenders. Diese genügt auch, wenn der Absender das Duplikat verloren hat. Letzterenfalls kann die Zustimmung des Empfängers ersetzt werden durch den Nachweis, dass der Empfänger die Annahme des Duplikats abgelehnt habe. Nachweis der Nichtannahme des Gutes gibt dem Absender freie Verfügungsgewalt, auch wenn der Empfänger das Duplikat besitzt.

Wie kann nun dem Absender geholfen werden, der das Duplikat verloren hat und den Nachweis, dass der Empfänger die Annahme des Duplikats abgelehnt habe, nicht erbringen kann, oder die Zustimmung des Empfängers nicht zu erlangen vermag, oder der behauptet, er habe dem Empfänger das Duplikat nicht übergeben, während dieser behauptet, er habe es erhalten, oder aber der dem Empfänger tatsächlich das Duplikat übergeben hat, aber sich in einem Falle befindet, in welchem seine Verfügung dringend notwendig ist, z. B. bei Transporthindernissen oder Abnahmehindernissen oder bei Konkurseröffnung über das Vermögen des Empfängers*), und dem der Empfänger die Zustimmung nicht

*) Befindet sich die noch unbezahlte Ware unterwegs, und erhält der Absender davon Kenntnis, dass über das Vermögen des Empfängers das Konkursverfahren eröffnet ist, so kann der Absender auf Grund des ihm zustehenden Verfügungsrechts verhindern, dass die Ware zur Konkursmasse gelangt. Vorlegung des Frachtbriefduplikats ist grundsätzlich erforderlich (vgl. jedoch S. 65—66 im Text). Erfährt der Absender nichts von der Konkurseröffnung, und kommt die noch unbezahlte Ware an dem Orte der Ablieferung an und gelangt in den Gewahrsam des Empfängers oder einer anderen Person für ihn, so steht dem Absender, sofern sich die Ware z. Zt. der Konkurseröffnung noch unter-

erteilt? Hier ist zu sagen: Behauptet der Absender, der das Duplikat verloren hat, es dem Empfänger nicht übergeben zu haben, während dieser das Gegenteil behauptet, so ist eine negative Feststellungsklage gegen den Empfänger zuzulassen. Hat der Empfänger zweifellos das Duplikat in Händen, und befindet sich der Absender in der Lage, wie oben ausgeführt, unbedingt verfügen zu müssen, so wird eine Klage auf Erteilung der Zustimmung gegen den Empfänger zuzulassen sein. Der Richter hat dann zu entscheiden, ob ein Fall vorliegt, in dem man den Absender sein Verfügungsrecht uneingeschränkt ausüben lassen muss. Die Erledigung dieser Klage würde aber zu lange Zeit in Anspruch nehmen; unterdessen könnte das Gut längst verdorben oder — im Falle der Konkurseröffnung — beim Empfänger angelangt sein. Man muss hier der Praxis entgegenkommen, und da dürfte der Ausweg empfehlenswert sein, den Hellwig vorschlägt: Man gibt dem Absender das Verfügungsrecht unter der Bedingung, dass er eine bestimmte Summe der Bahn hinterlegt, welche diese im Falle der Haftpflicht gegenüber dem Empfänger schadlos hält. Erkennt man eine Ersatzmöglichkeit des Duplikats an, so wird man selbstverständlich die Bahn nicht haftpflichtig machen können, wenn sie bei Vorlegung der gedachten Nachweise Verfügungen des Absenders befolgt, oder sich genügend davon überzeugt, dass nach dem Gesagten ein Fall vorliegt, in welchem man den Absender sein Verfügungsrecht unabhängig von dem Willen des Empfängers ausüben lassen muss, und dann nach ge-

---

wegs befunden hat, der Schutz des § 44 K-O. zur Seite. Der noch nicht befriedigte Absender hat auf Grund dieses Paragraphen ein Aussonderungsrecht gegenüber der Konkursmasse, in welche die Ware bereits gelangt ist. Der Absender ist also auch dann noch geschützt, wenn nach den Ausführungen des § 10 d. Abh. das Verfügungsrecht bereits von ihm auf den Empfängsr übergegangen ist, er also mit den ihm kraft seines Verfügungsrechts zustehenden Befugnissen nicht mehr auskommt. Die Ausübung des Aussonderungsrechts aus § 44 K-O. ist ein dem Absender kraft besonderer gesetzlicher Vorschrift zustehendes Recht, dasselbe fällt nicht unter das besprochene Verfügungsrecht im allgemeinen: der Absender bedarf also zur Ausübung dieses Rechts der Vorweisung des Frachtbriefduplikats natürlich nicht.

nauester Prüfung der Sachlage auch in einem solchen Falle ohne Duplikat oder die erwähnten Surrogate desselben Verfügungen des Absenders stattgibt.

Eine Kraftloserklärung des verloren gegangenen Duplikats, die dann an Stelle der Nachweise der Nichtannahme oder Zustimmung des Empfängers treten könnte, und auch sehr lange Zeit in Anspruch nehmen würde, ist nicht möglich. Denn das Duplikat gehört nicht zu den Urkunden, bei denen eine Kraftloserklärung gesetzlich zugelassen ist; und nur bei diesen ist eine Kraftloserklärung möglich. Das Duplikat gehört insbesondere nicht zu den im § 808 B-G-B. genannten Urkunden, denn als ein Legitimationspapier ist das Duplikat, wie im § 9 d. Abh. ausgeführt, nicht anzusehen; denn weder in der Urkunde selbst noch an den in Betracht kommenden Gesetzesstellen ist etwas darüber gesagt, dass die Bahn von der Legitimationsprüfung des Vorweisers befreit sein sollte, was überdies, wie ebenfalls bereits hervorgehoben, fast immer dazu führte, dass ein Unberechtigter Verfügungen trifft.

Bei allen soeben besprochenen Ersatzmöglichkeiten bleibt das Duplikat doch immer noch das Verkehrssicherungsmittel, als welches es gedacht ist. Gegen willkürliche Verfügungen des Absenders bleibt der Empfänger stets geschützt, und weiter bezweckt das Duplikat nichts. Nachweise wie Zustimmung des Empfängers oder Nichtannahme des Duplikats bzw. des Gutes oder den Nachweis, dass eine Verfügung des Absenders dringend — auch ohne Zustimmung des Empfängers — erforderlich ist, wird die Bahn natürlich genau prüfen müssen, und sie wird nur dann eine Verfügung zulassen dürfen, wenn sie fest davon überzeugt ist, dass einer der gedachten Nachweise erbracht ist, widrigenfalls sie dem Empfänger in vollem Umfange haftbar wird, sofern ihm aus der ohne genügende Prüfung befolgten Verfügung ein Schaden erwachsen ist.

Eine Klärung dieser ganzen Verhältnisse ist dringend notwendig; sie zu erbringen, wird die Aufgabe einer der nächsten Konferenzen über das I-Ue-E. sein. Die E-V-O. dürfte sich dann den dort getroffenen Massnahmen an-

schliessen. Die z. Zt. herrschende Unsicherheit ist geeignet die schwerwiegendsten Verwicklungen im praktischen Leben hervorzurufen, gesetzliche Regelung der besprochenen Verhältnisse ist unumgänglich.

§ 17.

Die grosse Bedeutung des Frachtbriefduplikats für Ruhe und Sicherheit im Handel und Verkehr mit nahen und fernen Absatzgebieten erhellt aus dem Gesagten.

Es ist daher die obligatorische Einführung des Frachtbriefduplikats eine dankens- und nachahmenswerte Neuerung des I-Ue-E. Wünschenswert ist es entschieden, das fakultative Frachtbriefduplikat des internen Verkehrs ebenfalls zu einem obligatorischen zu machen, um so die Handelskreise noch eindringlicher auf die Vorteile hinzuweisen, die ihnen das Frachtbriefduplikat bietet. Diese obligatorische Einführung des Duplikats auch im internen Verkehr ist eine Frage der Zeit, da zu hoffen steht, dass binnen absehbarer Zeit die Schranken zwischen internem und externem Frachtrecht fallen, und die Sätze des I-Ue-E. im vollen Umfange auch auf den internen Verkehr Anwendung finden werden. Gerade für den Frachtverkehr, diesen wichtigen Faktor im Welthandel, ist es von immenser Bedeutung, solche Schwierigkeiten, wie sie durch die herrschende Verschiedenheit zwischen internem und externem Frachtrecht nicht zu vermeiden, durch Einführung allgemein giltiger Normen zu umgehen.

Der Handel, dieses mächtigste Bindeglied im Leben der Völker, wird auch diese Entwicklung zum Abschluss

Vgl. zu Kap. V.: Eger, E-V-O. 1901, ders. I-Ue-E. 1903, S. 279, 373, 374, ders. Pr. Eisenb.-R. II, S. 581; Gerstner, Eisenbahnfrchtr. S. 258; Rosenthal, gl. Titel S. 135, 145; Schwab, I-Ue-E. S. 173; Hellwig, Verträge a. L. an Dritte S. 493 ff.; Lehmann u. Ring, Komm. II, 2 S. 376; Staub, Kom. II, S. 1559; Düringer u. Hachenburg, Komm III, S. 652; Struckmann u. Koch, C-P-O. II, S. 401 f.; Haidlen, B-G-B. I, S. 912 ff.; Günther, Diss. S. 27 ff.. Reifenrath, Diss. S. 47 ff.; Leutke, D. Verfügungsrecht b. Frachtgeschäft, S. 46 ff., 108; Jäckel, D. dtsch. Frachtbriefrecht, S. 72; v. Wilmowski, dtsch. Reichs-Konkurs-Ordnung, S. 204 ff.

bringen. Er wird auch nicht bei der Erreichung einer einheitlichen Regelung des Frachtrechts allein stehen bleiben, sondern seine Bestrebungen auf Herbeiführung einheitlicher Normen auf dem gesamten Gebiete des Handelsrechts richten. Wir wollen hoffen und wünschen, dass so das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr mit ein Anstoss zu weiteren internationalen Einigungen nicht nur im Handelsrecht, sondern auch auf anderen Rechtsgebieten werde.

Literatur-Verzeichnis.

1. Anschütz und v. Völderndorff, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Erlangen 1868, 1870, 1874.
2. Archiv für öffentliches Recht 1896.
3. Bartels, Ausführungen zur Besitzlehre des Bürgerlichen Gesetzbuches in Gruchots Beiträgen zur Erläuterung des deutschen Rechts 1898.
4. Beschorner, Das deutsche Eisenbahnrecht. Erlangen 1858.
5. Biermann, Das Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches. Berlin 1898.
6. Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. Stuttgart 1900, 1903.
7. Düringer und Hachenburg, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Mannheim 1899—1901.
8. Eger, Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1895, 1901.
9. Derselbe, Das deutsche Frachtrecht. Berlin 1888, 1890/91.
10. Derselbe, Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin 1893, 1901, 1903.
11. Derselbe, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher Gerichte. Berlin 1885 ff.
12. Derselbe, Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts. Breslau 1886—1890.
13. Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1882, 1884, 1885.
14. Derselbe, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts. Leipzig 1905.
15. Derselbe, Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.
16. Derselbe, Die Rechtsgrundlagen des Eisenbahn-Transportgeschäfts im Archiv für allgemeines deutsches Handelsrecht Bd. 42.

17. Förster, Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands 1886.
18. Frommer, Ueber Besitz- und Eigentumserwerb im Falle der Versendung. Rostocker Dissertation 1904.
19. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Berlin 1893.
20. Derselbe, Der neueste Stand des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin 1900.
21. Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Erlangen 1864, 1868, 1875.
22. Günther, Das Frachtbriefduplikat nach Eisenbahnfrachtrecht. Rostocker Dissertation. Berlin 1903.
23. Haase, Besitz- und Eigentumserwerb im Falle der Versendung. Rostocker Dissertation. Berlin 1905.
24. Hahn, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Braunschweig 1867 ff.
25. Haidlen, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch 1897.
26. Hellhof, Besitz- und Eigentumsübergang im Falle der Versendung. Freiburger Dissertation. Berlin 1903.
27. Deutsches Handelsblatt 1883.
28. Hellwig, Verträge auf Leistung an Dritte. Leipzig 1899.
29. Hillig, Frachtgeschäft der Eisenbahnen. Leipzig 1864.
30. Jäckel, Das deutsche Frachtbriefrecht mit Ausschluss des Rechts des Frachtbriefduplikats. Leipziger Dissertation. Borna-Leipzig 1905.
31. Kaufmann, Die wesentlichen Unterschiede des alten und des neuen Handelsgesetzbuches. Berlin 1901.
32. Knittel, Die Nachnahme im Speditions- und Frachtgeschäft. Strassburg 1886.
33. Koch, Deutschlands Eisenbahnen 1858—1860.
34. Derselbe, Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch. Berlin 1868.
35. Lehmann und Ring, Das Handelsgesetzbuch für das deutsche Reich. Berlin 1901—1902.
36. Leutke, Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft unter besonderer Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts. Berlin 1905.

37. v. d. Leyen, Das Berner internationale Uebereinkommen in Goldschmidts Zeitschrift Bd. 39, 1891.
38. Derselbe, Die Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechts, ebenda, Bd. 49, 1900.
39. Makower, Das Handelsgesetzbuch. Berlin 1900—1904.
40. Meili, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten. Ein Grundriss. Leipzig 1888.
41. Planck, Das bürgerliche Gesetzbuch. Berlin 1897 ff.
42. Puchelt, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Leipzig 1892—1894.
43. Müller, Frachtbrief und Frachtbriefduplikat. Erlanger Dissertation. Schwetzingen 1899.
44. Reifenrath, Ueber die Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Rostocker Dissertation. Bielefeld 1905.
45. Riesser, Zur Revision des Handelsgesetzbuches. Stuttgart 1889.
46. Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.
47. Schröder, Der Eigentumsübergang bei versendeten Sachen in Goldschmidts Zeitschrift Bd. 51, 1902.
48. Schwab, Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Leipzig 1891.
49. Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Berlin 1901.
50. Struckmann und Koch, Die Civilprozessordnung für das deutsche Reich 1901.
51. Thöl, Das Handelsrecht in Verbindung mit dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch dargestellt. Göttingen 1862, 1875, 1876.
52. Vogel, Das Dispositionsrecht beim Transport. Zürich 1889.
53. Wanninger, Abänderungen des Eisenbahnfrachtrechts 1898.
54. Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft nach Buch IV, Titel V des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs von 1861. Stuttgart 1880.
55. v. Wilmowski, Deutsche Reichs-Konkursordnung. Berlin 1906.